



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)



แผนพัฒนาชนบท ระยะที่ 5
เมษายน 2569

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 ประกอบกับอำเภอเมืองศรีสะเกษมีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูงเนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษสูงมากขึ้น จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษเป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองศรีสะเกษใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือแล้วเสร็จ ภายใต้ชื่อ “งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)”

ทั้งนี้ เพื่อให้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษครบวงรอบ กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ จึงได้ว่าจ้างบริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลแพลน 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



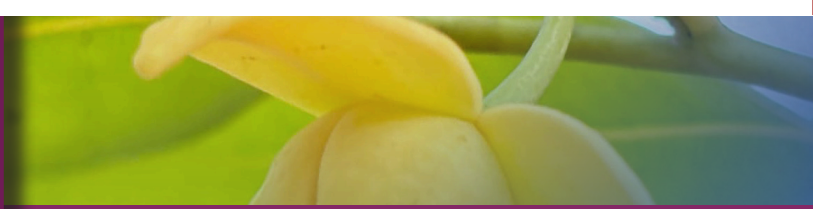
วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษ และพื้นที่ใกล้เคียง

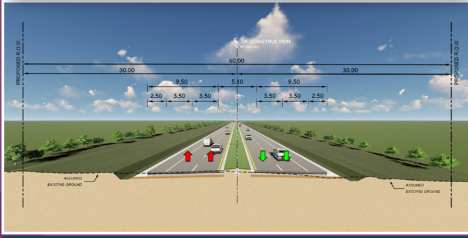




สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

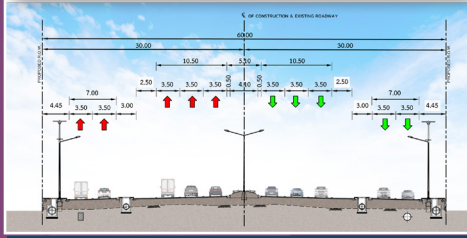
รูปแบบหน้าตัดของโครงการ

กรณีทั่วไป



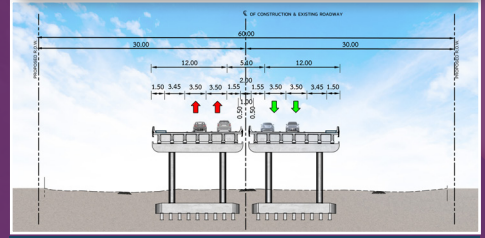
- ขนาด 4 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร: 3.50 เมตร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไป-กลับ)
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 0.50 เมตร
- แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร (รวมไหล่ทางด้านใน)

กรณีขยายเต็มเขตทาง



- ขนาด 10 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร: 3.50 เมตร (5 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไป-กลับ)
 - ทางหลัก ขนาด 6 ช่องจราจร (3 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไป-กลับ) ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านในกว้าง 0.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) กว้าง 5.10 เมตร
 - ทางคู่ขนาน ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไป-กลับ)

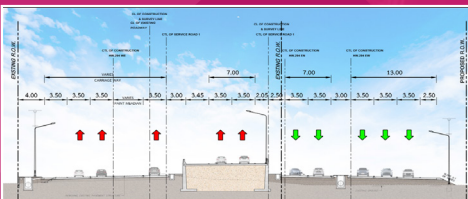
กรณีสะพานข้ามลำน้ำ



- ขนาด 4 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร: 3.50 เมตร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไป-กลับ)
- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.55 เมตร
- ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 3.45 เมตร
- โครงสร้างสะพานแยกตามทิศทางจราจร

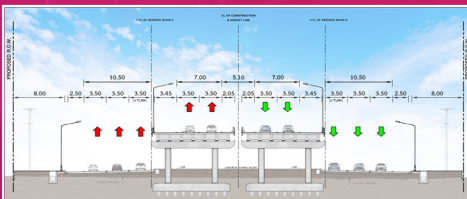
รูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

จุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294



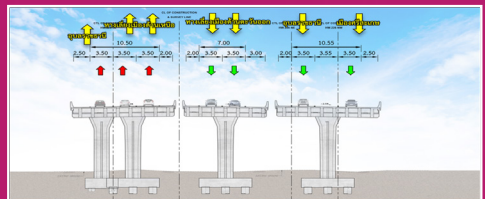
- สะพานยกระดับข้ามถนนทางหลวง (Overpass) จำนวน 2 ช่องจราจร (1 ทิศทาง) ทิศทางเข้าสู่ถนนโครงการข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการรองรับปริมาณจราจรในทิศทางตรง
- ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
- บริเวณใต้สะพานเป็นลักษณะทางสามแยกถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร

จุดตัดถนนทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 221



- สะพานยกระดับข้ามถนนทางหลวง (Overpass) จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไป-กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 รองรับปริมาณจราจรในทิศทางตรงบนถนนโครงการ
- ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร
- บริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร จากถนนโครงการเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 221 ในทิศทางจราจรจราจรเลี้ยวขวา

จุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

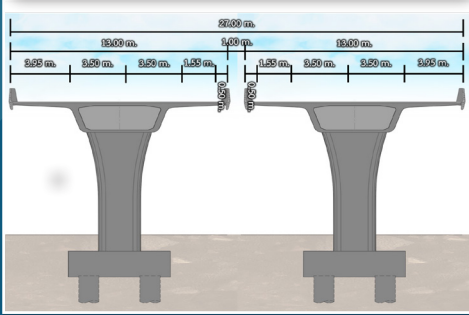


- สะพานยกระดับข้ามถนนทางหลวง (Overpass) จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ไป-กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางด้านเหนือ-ด้านใต้ และมีสะพานเชื่อมแบบทางเชื่อมวน (Loop ramp) จำนวน 1 ช่องจราจร ใน 4 ทิศทางรองรับปริมาณจราจรในทิศทางจากด้านใต้ (ถนนโครงการ) ไป จ.อุบลราชธานี จากทางสี่แยกเมืองด้านเหนือ ไป จ.อุบลราชธานี จากด้านเหนือ ไป อำเภอเมืองศรีสะเกษ และจาก จ.อุบลราชธานี ไป ทางสี่แยกเมืองด้านเหนือ
- ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร



โครงสร้างสะพานของโครงการ

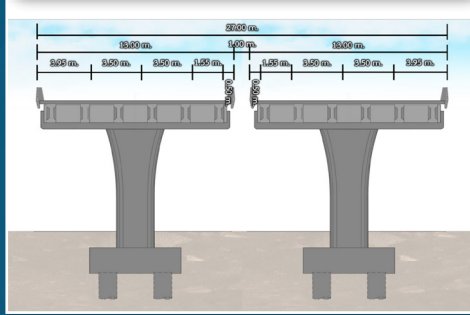
คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ (Precast Segmental Box Girder)



คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องสี่เหลี่ยมคางหมู มีปีกยื่นออกไปทั้งสองข้าง คานสะพานถูกแบ่งเป็นส่วน ๆ สำหรับหล่อประมาณ 10-13 ส่วนต่อ 1 ช่วงสะพานระยะระหว่างช่วงเสาโดยทั่วไปประมาณ 30-45 เมตร สำหรับช่วงทางตรง และประมาณ 20-25 เมตร สำหรับช่วงทางโค้ง

- กม.0+550 สะพานข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 294
- กม.3+274 สะพานข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 221

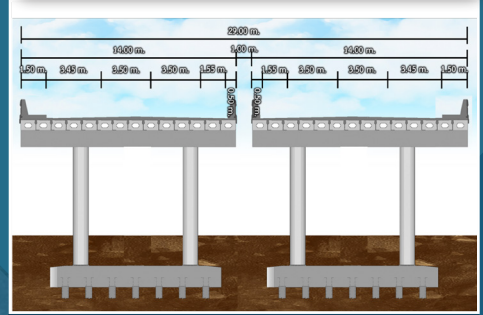
คานคอนกรีตรูปตัวไอ (I- Girder Bridge)



คานคอนกรีตอัดแรงรูปตัวไอสำหรับทางแยกต่างระดับกำหนดช่วงสะพานมาตรฐานประมาณ 20-30 เมตร

- กม.5+574 สะพานข้ามถนนชุมชนบ้านบก-ไทรก๊กดี
- กม.8+722 สะพานข้ามถนนทางหลวงหมายเลข 226

คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง (Box Beam)



คานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่องจะมีลักษณะเป็นรูปกล่องสี่เหลี่ยม และกลวงตรงกลางเพื่อลดน้ำหนัก และลดปริมาณคอนกรีต สำหรับความยาวช่วงไม่เกิน 20 เมตร

- กม.1+730 สะพานข้ามถนนชุมชนหนองยาง-หนองคู
- กม.3+924 สะพานข้ามลำน้ำห้วยเอด
- กม.4+574 สะพานข้ามลำน้ำห้วยชัน
- กม.6+924 สะพานข้ามลำน้ำห้วยก้านเหลือง

รูปแบบระบบระบายน้ำ

ระบบระบายน้ำตามขวางของโครงการ



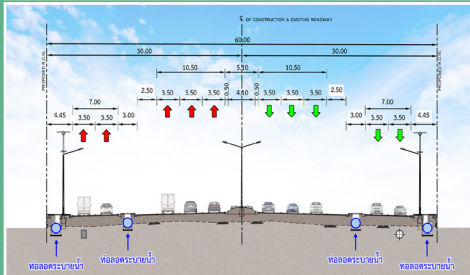
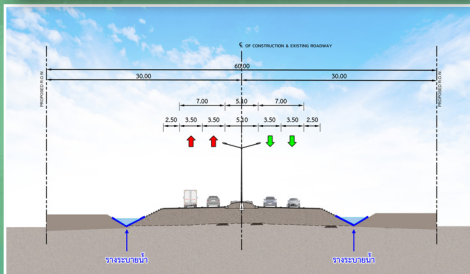
ตัวอย่างระบบระบายน้ำ รูปแบบท่อลอดกลม



ตัวอย่างระบบระบายน้ำ รูปแบบท่อลอดเหลี่ยม

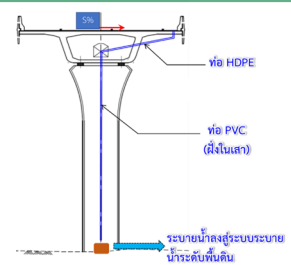
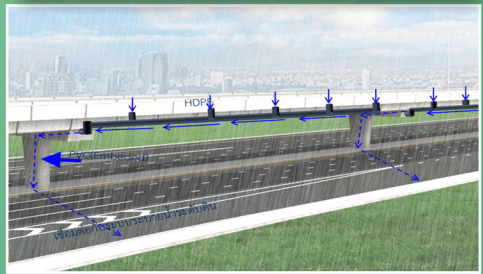
การออกแบบอาคารระบายน้ำในพื้นที่โครงการพิจารณาออกแบบให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ เช่น ท่อลอดกลม ท่อลอดเหลี่ยม สะพานข้ามลำน้ำ/คลอง โดยตลอดแนวเส้นทางโครงการออกแบบ ท่อลอดกลมจำนวน 14 แห่ง ท่อลอดเหลี่ยม จำนวน 6 แห่ง และสะพานจำนวน 2 แห่ง รวมทั้งสิ้นจำนวน 22 แห่ง

ระบบระบายน้ำตามยาวของโครงการ



ระบบระบายน้ำตามยาว ประกอบด้วย พื้นที่รับน้ำในเขตทางและพื้นที่รับน้ำในพื้นที่ระชิดเขตทางภายในระยะ 10-15 เมตร จากเขตทาง

ระบบระบายน้ำบนสะพานข้ามทางแยกของโครงการ



การระบายน้ำบนสะพานจะไหลมารวมกันข้างอยู่บริเวณรางเดินที่ริมพัวจราจรและระบายลงสู่ช่องระบาย ซึ่งเป็นท่อระบายน้ำ ติดตั้งเป็นระยะ ๆ ด้วยท่อ PVC ที่ติดตั้งตามเสาของโครงสร้างยกระดับต่อเชื่อมสู่อุปกรณ์ โดยจะระบายลงสู่ระบบระบายน้ำของถนนสายหลักหรือแหล่งธรรมชาติต่อไป

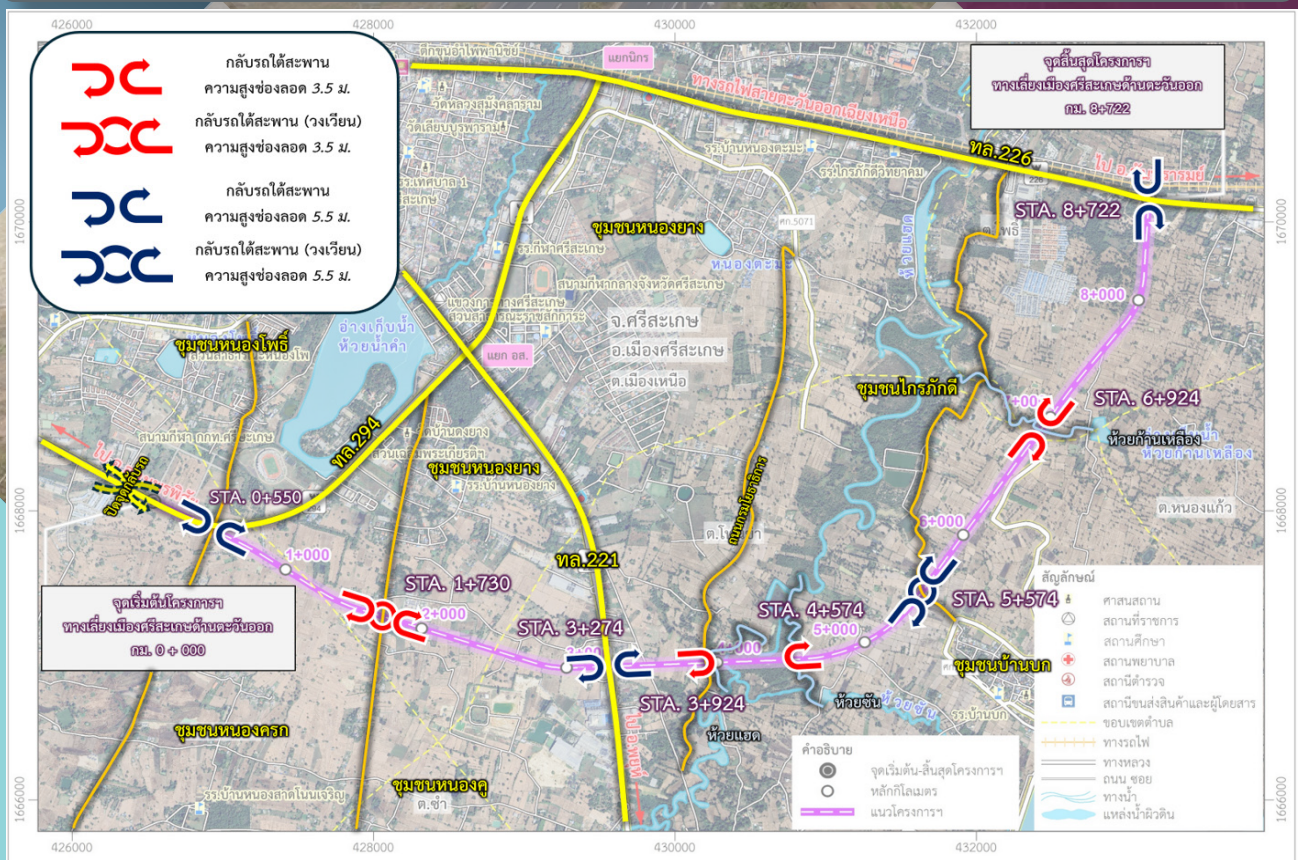


สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

รูปแบบจุดกลับรถ

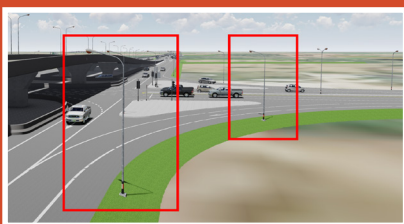
ตำแหน่งจุดกลับรถบริเวณพื้นที่โครงการ

ลำดับ	ตำแหน่ง	รูปแบบจุดกลับรถได้สะพาน	ลักษณะจุดกลับรถ	ระยะห่างระหว่างจุด (กิโลเมตร)	ความสูงช่องลอด (เมตร)	การปรับปรุง						
1	กม.0+550	ทล.294 - ถนนชุมชน	สองทิศทาง	0.550	5.50	ก่อสร้างใหม่						
2	กม.1+730	ถนนชุมชนหนองยาง - หนองคู	สองทิศทาง	1.530	3.50	ก่อสร้างใหม่						
3	กม.3+274	ทล.221 - ถนนชุมชน	สองทิศทาง	1.544	5.50	ก่อสร้างใหม่						
4	กม.3+924	ลำน้ำห้วยแอด - ถนนชุมชน	หนึ่งทิศทาง	0.650	3.50	ก่อสร้างใหม่						
5	กม.4+574	ลำน้ำห้วยชัน - ถนนชุมชน	หนึ่งทิศทาง	0.650	3.50	ก่อสร้างใหม่						
6	กม.5+574	ถนนชุมชนบ้านบก - ไทรก๊กดี	สองทิศทาง	1.000	5.50	ก่อสร้างใหม่						
7	กม.6+924	ลำน้ำห้วยก้านเหลือง - ถนนชุมชน	สองทิศทาง	1.350	3.50 </tr <tr> <td>8</td> <td>กม.8+722</td> <td>ทล.226 - ถนนชุมชน</td> <td>สองทิศทาง</td> <td>1.798</td> <td>5.50</td> <td>ก่อสร้างใหม่</td> </tr>	8	กม.8+722	ทล.226 - ถนนชุมชน	สองทิศทาง	1.798	5.50	ก่อสร้างใหม่
8	กม.8+722	ทล.226 - ถนนชุมชน	สองทิศทาง	1.798	5.50	ก่อสร้างใหม่						

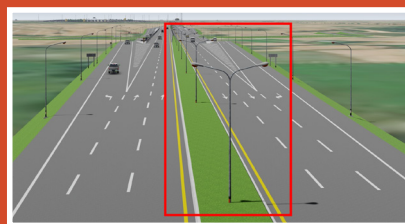


รูปแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

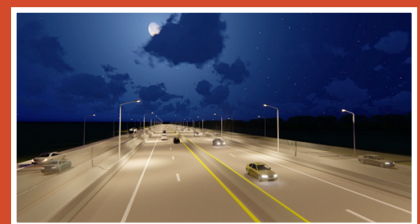
ออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง โดยติดตั้งบริเวณช่วงเข้า-ออก เขตชุมชน ทางโค้ง ทางลอดได้สะพานกลับรถ วงเวียน สะพานข้ามทางแยก และทางแยกต่าง ๆ รวมถึงบริเวณทางแยกต่างระดับ (Interchange) ซึ่งจะพิจารณาติดตั้งบริเวณที่สำคัญต่อการใช้งาน และมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถบนท้องถนน โดยตัวอย่างรูปแบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการมีดังนี้



ตัวอย่างรูปแบบเสาไฟฟ้าแสงสว่างแบบกึ่งเดี่ยว



ตัวอย่างรูปแบบเสาไฟฟ้าแสงสว่างแบบกึ่งคู่



ภาพจำลองการติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง



การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้ศึกษาผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการครอบคลุมทั้งด้านกายภาพ ชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการรองรับ สรุปผลกระทบและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้

น้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

: การพังทลายตลิ่งดินใต้ท้องน้ำ เศษดินจากงานดินอาจถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ และการรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างของงานสะพาน



- ติดตั้งรั้วกั้นดินชั่วคราวแบบ Temporary Silt Fence เพื่อกรองตะกอนดินที่ชะล้างจากการก่อสร้างก่อนลงสู่แหล่งน้ำ
- ติดตั้ง Sheet Pile ริมตลิ่งน้ำตลอดแนวเขตก่อสร้างทั้ง 2 ฟัน ในช่วงที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามห้วยเอด ห้วยชัน และห้วยก้านเหลือง
- ก่อสร้างบ่อดักตะกอน ก่อนถึงแหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน ได้แก่ ห้วยเอด ห้วยชัน และห้วยก้านเหลือง และให้ติดตั้งบ่อในบ่อดักตะกอนออกทุกครั้งที่พบว่ามีตะกอนสูงเกินกว่า 1 ใน 3 ของบ่อ
- หลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมดตลอดสายทาง โดยให้ทยอยเปิดเป็นช่วง ๆ เฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น
- ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ
- กรณีเศษวัสดุจากการก่อสร้างโครงการสะพานตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ ต้องนำเศษวัสดุก่อสร้างที่กีดขวางลำน้ำออก และขุดลอกแหล่งน้ำ เพื่อลดผลกระทบต่อภารกิจของทางน้ำ

อากาศและบรรยากาศ

: กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ งานพัวขนทาง และการจราจรในช่วงก่อสร้าง อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย และการเพิ่มขึ้นของมลพิษในอากาศ



- ติดพรมน้ำบริเวณพื้นที่เปิดหน้าดินอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้า (เวลา 10.00-11.00 น.) และช่วงบ่าย (เวลา 13.00-14.00 น.)
- ใช้วัสดุปิดคลุมกระบะของรถที่ใช้บรรทุกดิน/หิน และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้มิดชิด
- ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อทั้ง 4 ล้อ ของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง

เสียง

: กิจกรรมการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง อาจทำให้เกิดเสียงดังรบกวนผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณแนวเส้นทาง



- ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบนถนนทั่วไปให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด
- ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในช่วงที่ผ่านพื้นที่ก่อสร้างบริเวณชุมชน
- กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมการก่อสร้างต่อมาตรฐานราคาสะพาน/ทางแยกต่างระดับ รวมทั้งการขุดเจาะพัวหน้าดินที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน ในช่วงเวลากลางวันเวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น
- ใช้แผ่นยางรองพื้นเหล็กสำหรับพื้นถนนชั่วคราว เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจจะเกิดขึ้น

ความสั่นสะเทือน

: กิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในระดับที่มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานโครงสร้างอาคารทุกประเภท



- ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับเจ้าของอาคาร/สิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในระยะประชิดแนวเขตทางโครงการ เพื่อร่วมกันตรวจสอบสภาพเดิมของอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง บันทึกข้อมูล และแบบภาพถ่ายไว้ พร้อมทั้งลงลายมือชื่อรับทราบร่วมกันเพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบและพิจารณาผลกระทบ กรณีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่ออาคาร/สิ่งปลูกสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องขออนุญาตความเสียหายหรือขอเพิ่มให้กลับสู่สภาพเดิม
- กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างสายเข็ม การขุดเจาะพัวหน้าดินที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนในช่วงเวลากลางวัน 08.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดการรบกวนของประชาชน
- ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ช่วงที่ผ่านพื้นที่ก่อสร้างเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน

คมนาคมขนส่ง อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง

: การขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้าง กิจกรรมการก่อสร้างงานดินและงานทาง ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรหนาแน่นขึ้น เกิดการกีดขวางการสัญจรของผู้ใช้ทาง และอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ



- กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง
- จัดให้มีสัญญาณจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจรชั่วคราว เครื่องหมายแสดงขอบเขตก่อสร้าง ทั้งบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณจุดตัดทางเข้า-ออกถนนเดิม เพื่อให้ชุมชนตามแนวเส้นทางและผู้ใช้ทางสังเกตเห็นได้ชัดเจน และใช้เส้นทางในเวลากลางวันและกลางคืนได้อย่างปลอดภัย
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก ชุมชนที่มีกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณจุดตัดกับโครงข่ายคมนาคมสายหลัก
- วางแผนการใช้เส้นทางในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง โดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน
- ตรวจสอบ และบำรุงสภาพผิวจราจรบริเวณแนวเส้นทางโครงการให้มีสภาพใช้งานได้ดียิ่งขึ้น

การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

: การขุดดิน ถมดิน หากดำเนินการในช่วงฝนตกจะเกิดการชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำและระบบระบายน้ำริมถนน



- ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาบริเวณที่มีฝนตกหนักให้กีดขวางน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่ก่อสร้าง และหากพบว่าไม่มีกีดขวาง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาเครื่องสูบน้ำเพื่อระบายน้ำออกจากเขตทางโดยเร็วที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อประชาชนและผู้ใช้ทาง
- ก่อสร้างและปรับปรุงระบบระบายน้ำตามที่ได้ออกแบบไว้ เพื่อให้สามารถรองรับการระบายน้ำบริเวณโครงการได้อย่างเพียงพอ
- ในกรณีที่ฝนตกหนัก (ตามประกาศเตือนของกรมอุตุนิยมวิทยาหรือปริมาณน้ำฝนมากกว่า 35 มิลลิเมตร/วัน) ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างหยุดการก่อสร้างกิจกรรมของงานดิน เพื่อลดผลกระทบต่อแหล่งน้ำที่ชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำและระบบระบายน้ำริมทางหลวง

การโยกย้ายและการเวนคืน

: การเวนคืนที่ดินและย้ายสิ่งปลูกสร้างของประชาชนที่อยู่ในแนวเขตทางโครงการ ส่งผลกระทบต่อกรรมสิทธิ์สูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไปอย่างถาวร

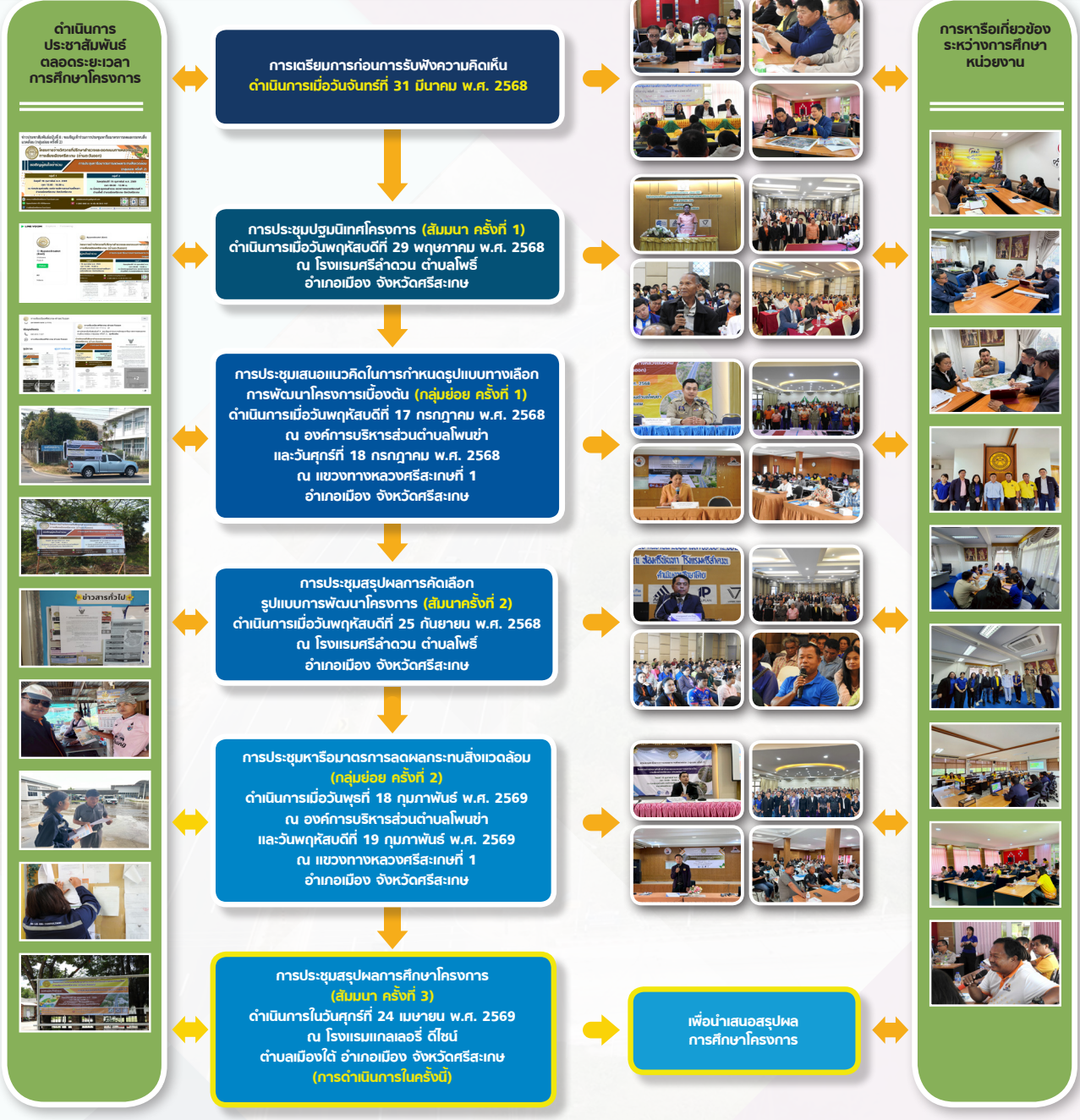


- ดำเนินการจัดประชุมผู้ถูกเวนคืน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด โดยผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดกรรมสิทธิ์หรือผู้เชี่ยวชาญด้านการสำรวจถนนฯฯ เพื่อชี้แจงเพิกถอนข้อมูล สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน ขั้นตอนในการเวนคืน และสิทธิหน้าที่ต่าง ๆ ของผู้ถูกเวนคืนให้ประชาชนได้ทราบ รับฟังความคิดเห็น เพื่อให้การกำหนดราคามีความเหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งนี้ ต้องดำเนินการจัดประชุมให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มกระบวนการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
- ดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการดำเนินงานอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562



การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงเล็งเห็นความสำคัญของกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างชัดเจน และมีความโปร่งใส ครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้าใจขั้นตอนการดำเนินโครงการ ตลอดจนความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการตอบสนองความต้องการของประชาชนมากที่สุด โดยได้ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน 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



ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก



BypassSisaket (East) หรือ @200pwwzw



ด้านวิศวกรรมบริษัท ซีดี แพลน โปรเฟสชันนอล จำกัด
 เลขที่ 1199 อาคารบิวโรรมน ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



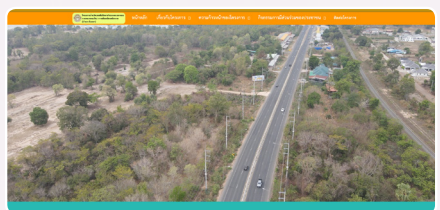
ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางพิภพ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10160



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



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



หมายเลขโทรศัพท์ : 0 2805 6660-3 ต่อ 14 หรือ 08 5813 1107
 หมายเลขโทรสาร : 0 2805 6660-3 ต่อ 17

E-Mail : asialabconsult.pp@gmail.com