



**กรมทางหลวง  
กระทรวงคมนาคม**

**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่  
ทางเลี้ยวเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)**

**ยินดีต้อนรับสู่จังหวัดศรีสะเกษ**

WELCOME TO SI SA KET



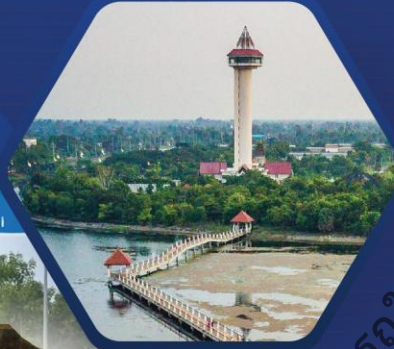
ผามออีแดง  
Pha Mo E-Deeng



พระธาตุเรืองรอง  
Phrathat Fueang Rong



ปราสาทสระกำแพงใหญ่  
Prasat Sra Kempaeng Yai



**ผามออีแดง**



**การประชุมสรุปผลการคัดเลือก  
รูปแบบการพัฒนาโครงการ  
(สัมมนา ครั้งที่ 2)**

วันพฤหัสบดีที่ 25 กันยายน 2568 เวลา 09.00-12.00 น.

ณ ห้องศรีพันทา โรงแรมศรีลำดวน

ตำบลโพธิ์ อำเภอมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

**เสนอโดย**



บริษัท ชิตี้ แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

## วัตถุประสงค์ของการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบ พัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

1

เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาในด้านนี้ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ และความก้าวหน้าของการศึกษาด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

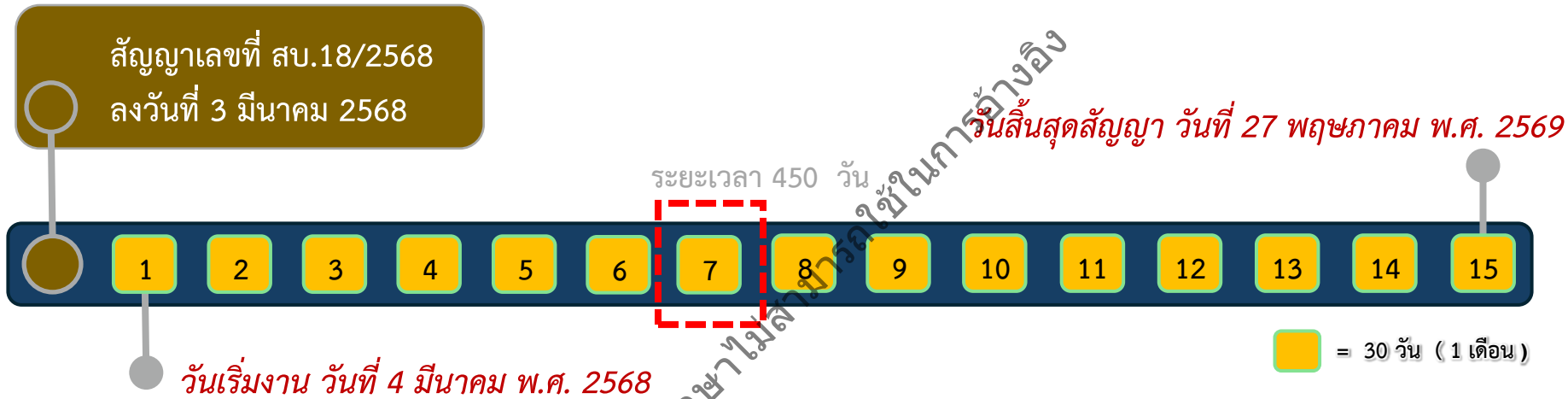
2

เพื่อรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีผลต่อการศึกษาโครงการ





# ระยะเวลาดำเนนการ



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

\*ปัจจุบัน ดำเนนการไปแล้ว  
205/450 วัน

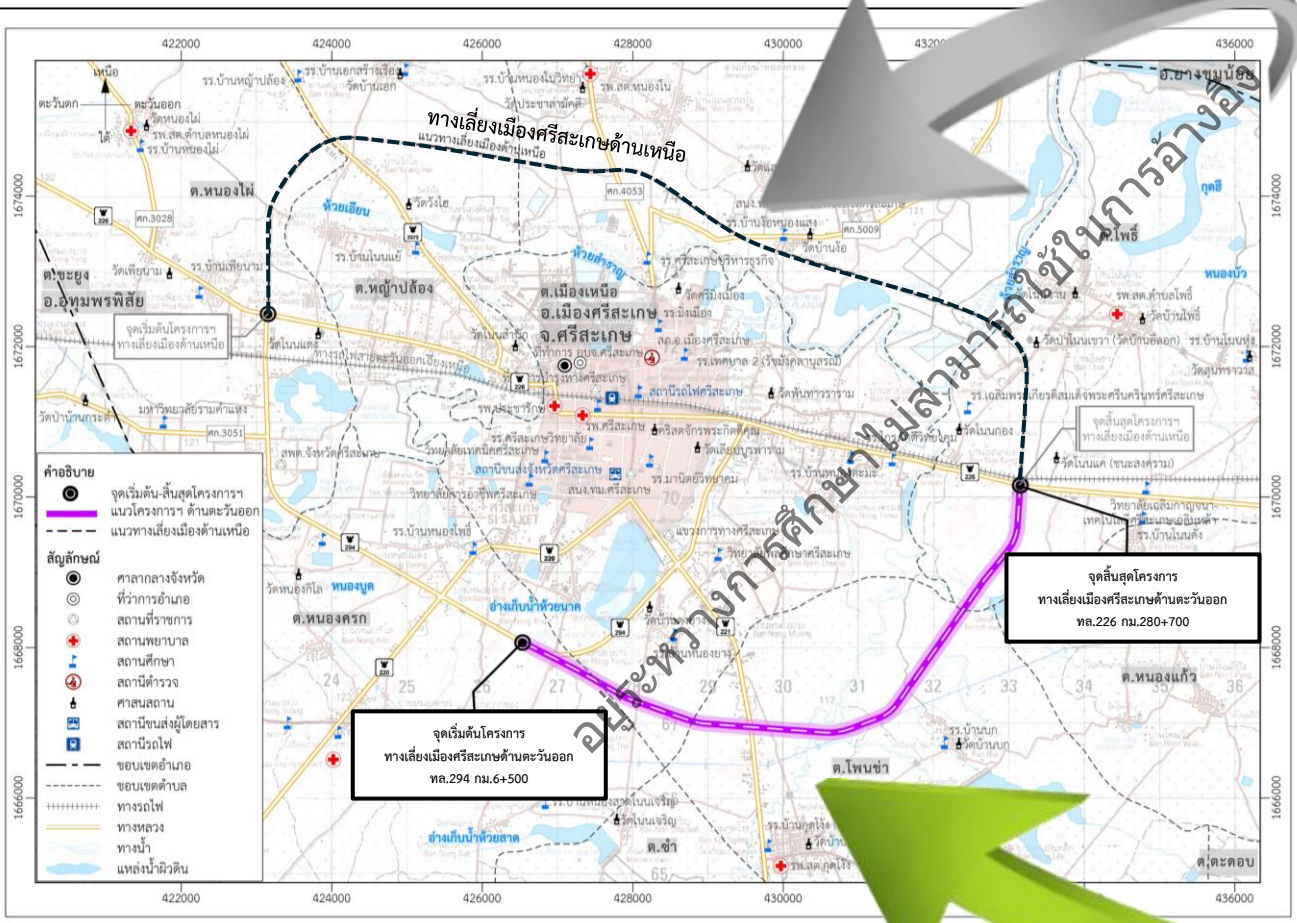


# ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ พื้นที่โครงการ ขั้นตอนการศึกษา

อยู่ระหว่างการศึกษาระหว่างสามารถใช้ในการอ้างอิง



# ความเป็นมาของโครงการ



- กรมทางหลวงมีแผนพัฒนา โครงการทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือ (ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.2563)
- ตัวเมืองศรีสะเกษเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง จ.สุรินทร์และจ.อุบลราชธานี ผ่านทาง ทล.226
- ตัวเมืองศรีสะเกษมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง
- แนวเส้นทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกทำให้เกิดโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมือง ซึ่งจะช่วยรองรับปริมาณจราจรที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองศรีสะเกษ ให้เดินทางได้สะดวกและรวดเร็ว

## วัตถุประสงค์ของโครงการ

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

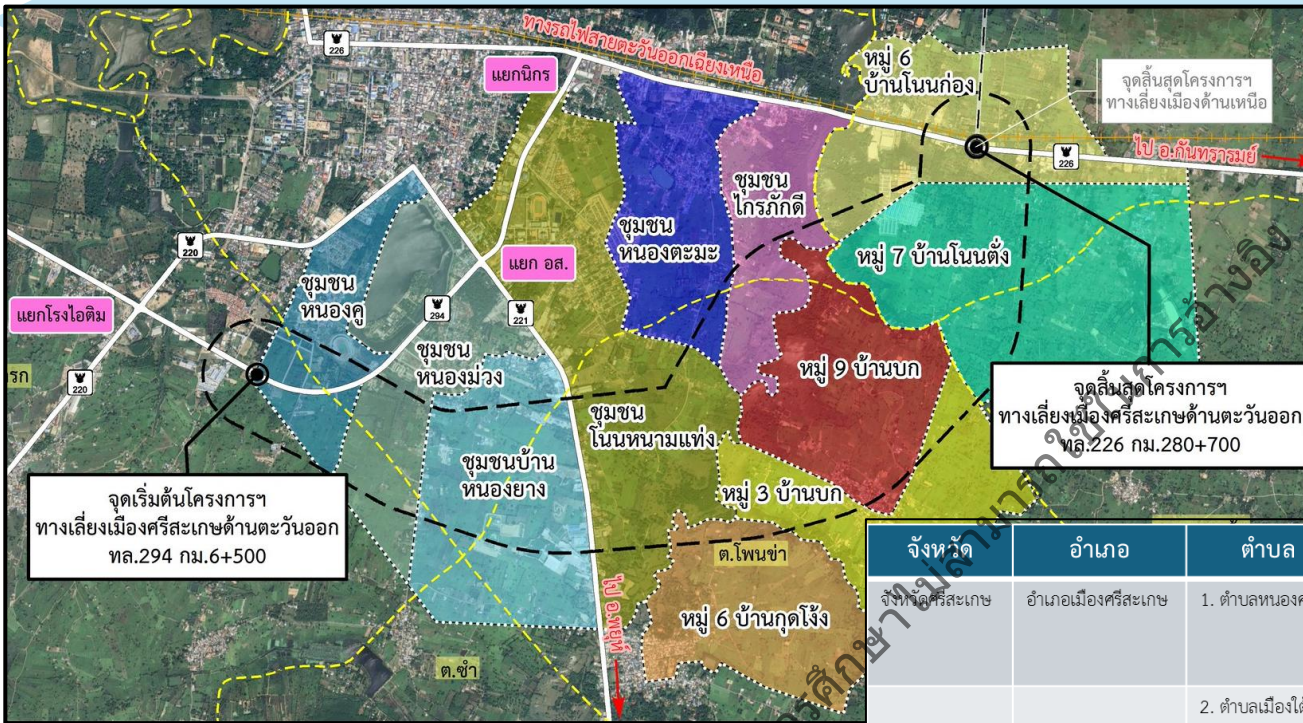
วัตถุประสงค์ของโครงการไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง



# พื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการอยู่ในเขตรับผิดชอบ

- แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1
- แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2



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

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น
จังหวัดศรีสะเกษ	อำเภอเมืองศรีสะเกษ	1. ตำบลหนองครก	1) หมู่ 4 บ้านหนองสาด 2) หมู่ 6 บ้านหนองแดง-ห้วยปูน 3) หมู่ 9 บ้านหนองครก-ปากช่อง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก
		2. ตำบลเมืองใต้	1) ชุมชนหนองคู 2) ชุมชนเอื้ออาทร 3) ชุมชนหนองแดง 4) ชุมชนหนองม่วง 5) ชุมชนหนองยาง 6) ชุมชนหนองโพธิ์ 7) ชุมชนโนนหนามแท่ง	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
		3. ตำบลโพนซ่า	1) หมู่ 3 บ้านบก 2) หมู่ 6 บ้านกุดโง้ง 3) หมู่ 9 บ้านบก	องค์การบริหารส่วนตำบลโพนซ่า
		4. ตำบลหนองแก้ว	1) หมู่ 7 บ้านโนนดั่ง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว
		5. ตำบลโพธิ์	1) หมู่+ 1 บ้านโพธิ์ 2) หมู่ 2 บ้านอีตอก 3) หมู่ 6 บ้านโนนบก	องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์
1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	17 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

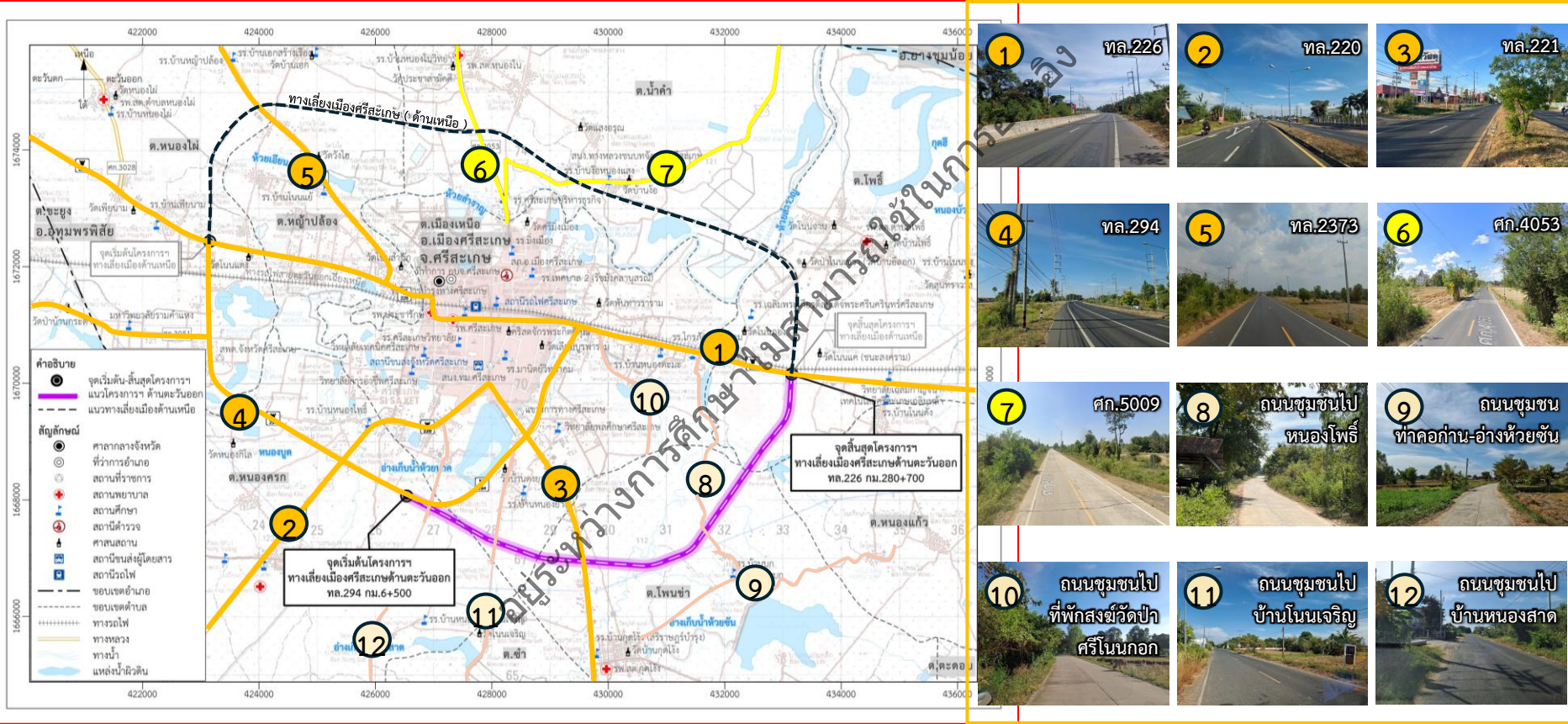


# สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

อยู่ระหว่างการศึกษาคำนวณใช้ในการอ้างอิง

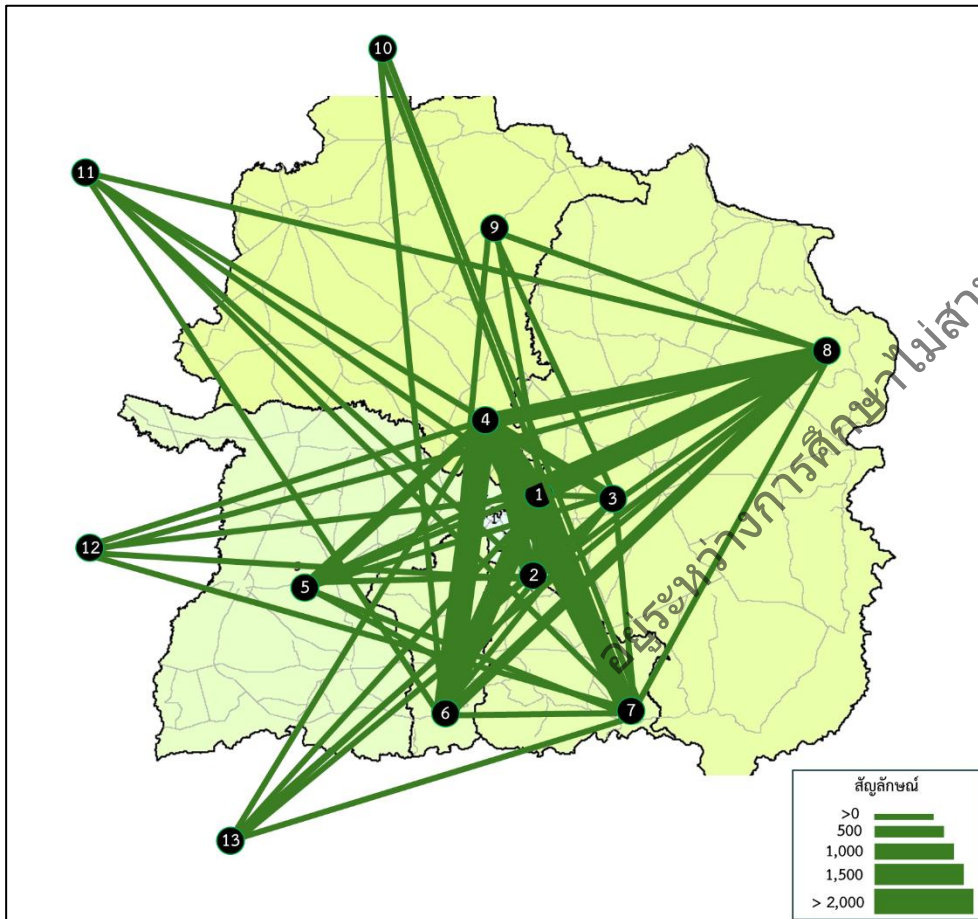


# โครงข่ายการเดินทางเชื่อมต่อทางหลวง



## ผลสำรวจจุดต้นทาง - ปลายทางของการเดินทาง (OD)

การกระจายการเดินทางในภาพรวมส่วนใหญ่เป็นการเดินทางผ่านพื้นที่โครงการ คิดเป็นร้อยละ 52.71 รองลงมาเป็นการเดินทางเข้า-ออกพื้นที่  
คิดเป็นร้อยละ 38.58 และน้อยที่สุดเป็นการเดินทางภายในพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 8.71

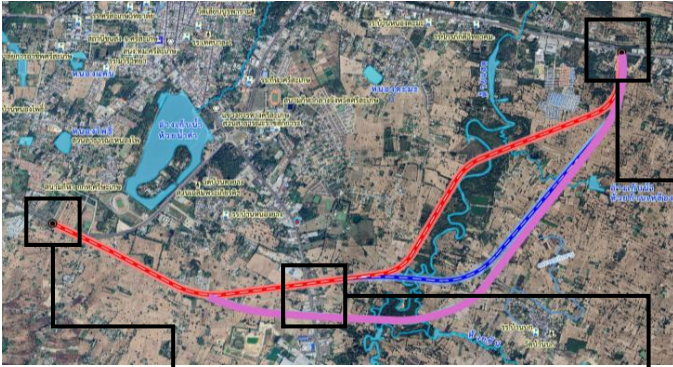


- 1 พื้นที่โครงการ (ช่วงอ.หนองครก อ.โพนข่า และอ.โพธิ์)
- 2 พื้นที่อ.ตะตอบ, อ.จาน, อ.หนองไฮ, อ.ข่า, อ.โพนค้อและอ.ทุม
- 3 พื้นที่อ.โพนเขวา และอ.หนองแก้ว ในจ.ศรีสะเกษ
- 4 พื้นที่อ.คูซอด, อ.หญ้าปล้อง, อ.หนองไม้, อ.เมืองเหนือ, อ.เมืองใต้และอ.น้ำคำ ในจ.ศรีสะเกษ
- 5 พื้นที่อ.บึงบูรพ์, อ.โพธิ์ศรีสุวรรณ, อ.อุทุมพรพิสัย,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

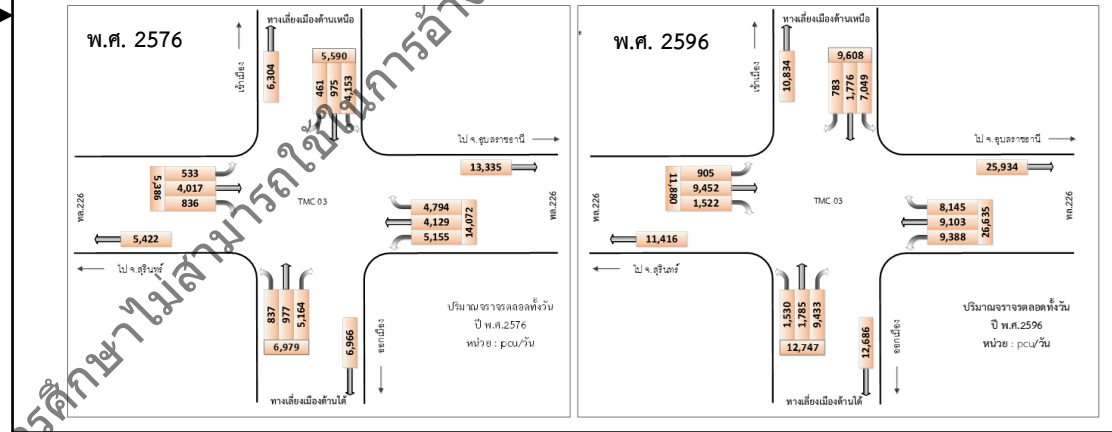


# ผลคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนทางแยก

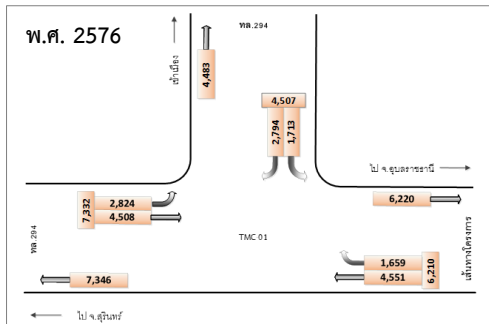
คาดการณ์ปริมาณจราจรทุก ๆ ช่วง 5 ปีเป็นเวลา 20 ปี ได้แก่ ปี พ.ศ. 2576, พ.ศ. 2581, พ.ศ. 2585, พ.ศ. 2590 และพ.ศ. 2595



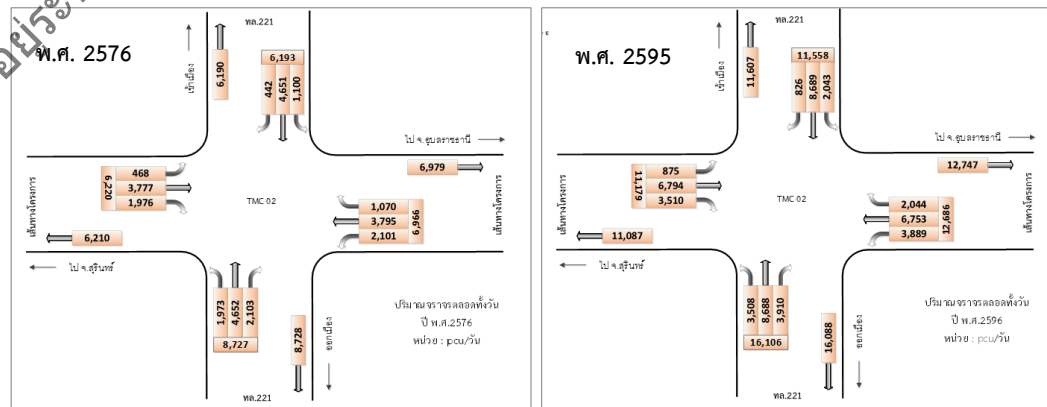
ทล.226 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดสิ้นสุดโครงการ)



ทล.294 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดเริ่มต้นโครงการ)

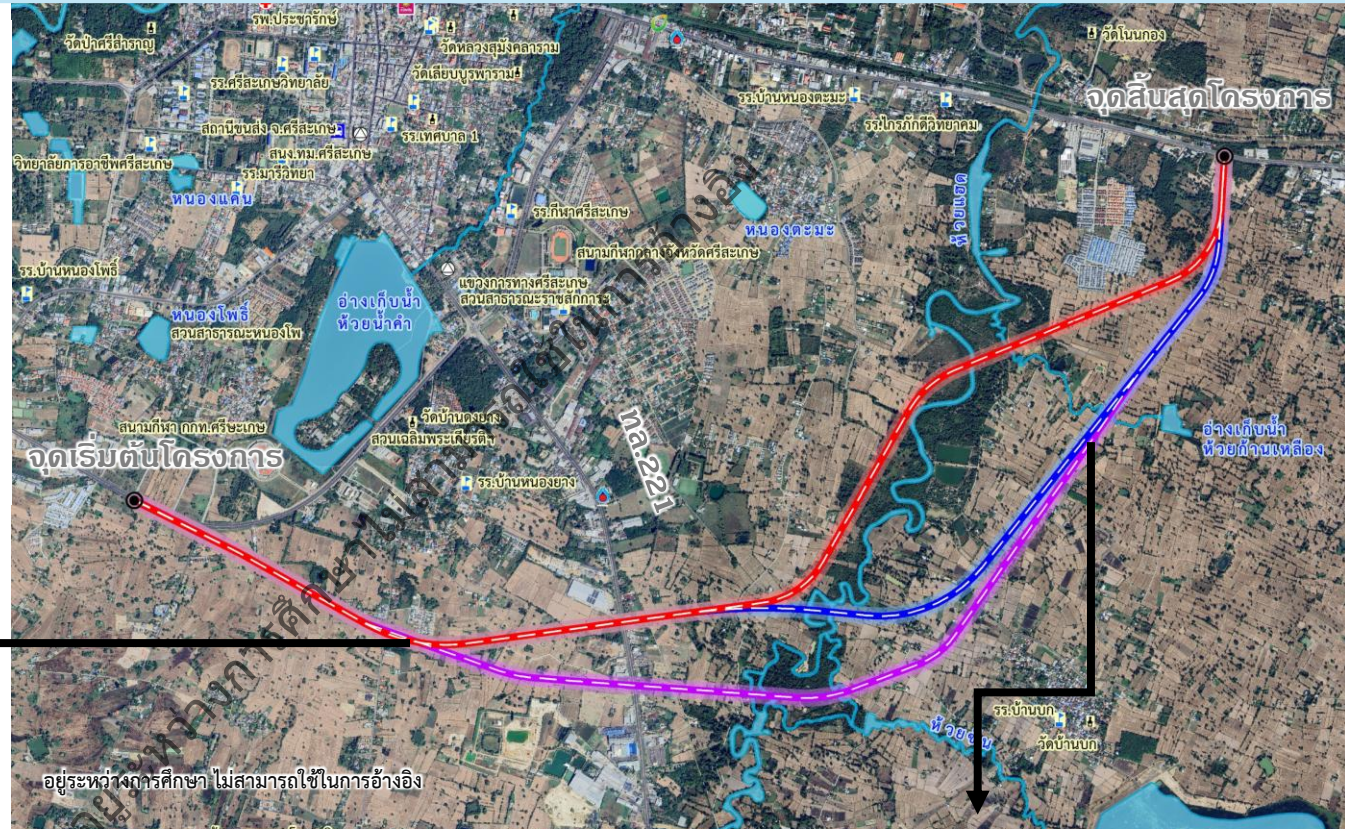


ทล.221 ตัดกับเส้นทางโครงการ



## การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนช่วงถนน

จากผลวิเคราะห์ระดับการให้บริการของการออกแบบเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร พบว่าจะไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตได้ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2590 ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงแนะนำให้ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรบนเส้นทางโครงการ ซึ่งจะสามารถรักษาระดับการให้บริการได้



หมายเหตุ: ระดับการให้บริการอยู่ในระดับเดียวกันทั้ง 3 แนวทางเลือก

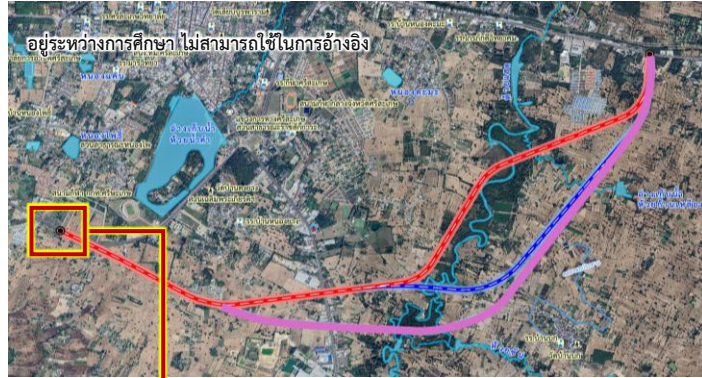
ช่วงจุดเริ่มต้นโครงการ - ทล.221

ปีคาดการณ์	2576	2580	2585	2590	2595
2 ช่องจราจร	D	D	D	E	E
4 ช่องจราจร	A	A	A	A	B

ช่วงทล.221 - จุดสิ้นสุดโครงการ

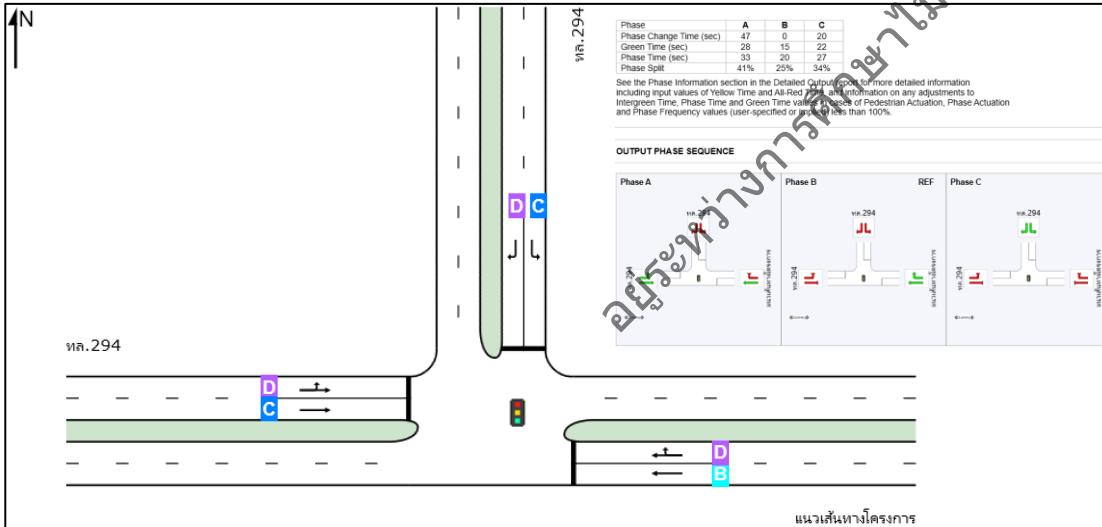
ปีคาดการณ์	2576	2580	2585	2590	2595
2 ช่องจราจร	D	D	D	E	E
4 ช่องจราจร	A	A	A	A	A

## การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยก



□ ทางแยกทางหลวงหมายเลข 294 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดเริ่มต้นโครงการ)

ความล่าช้าเมื่อแยกทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ C ในปี พ.ศ. 2576 แล้วค่อย ๆ ชยับเป็นระดับ D ในปี พ.ศ.2595 ซึ่งทางแยกยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้

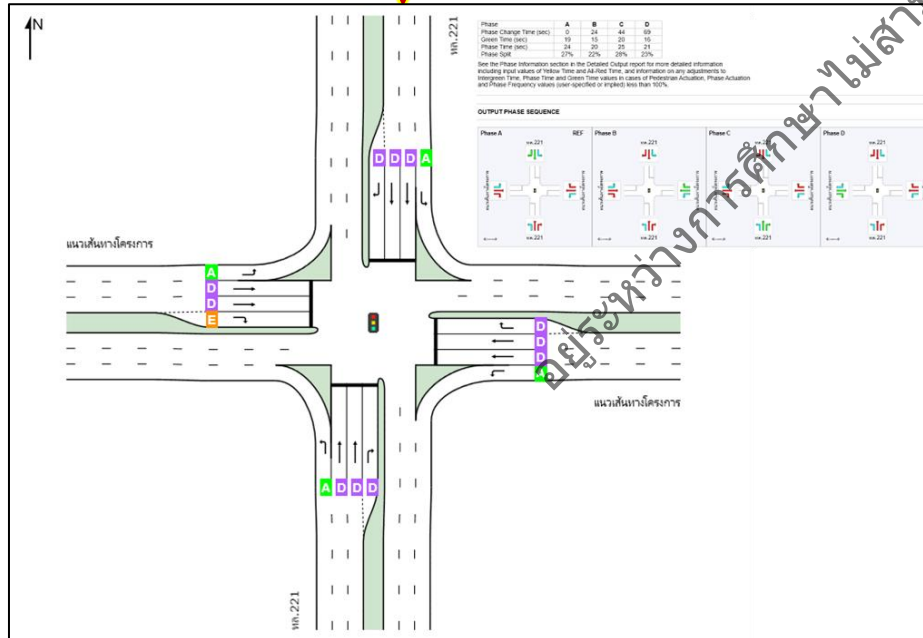
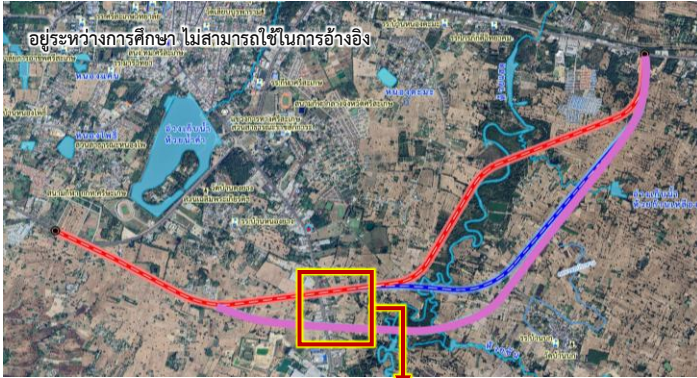


ความล่าช้าและระดับการให้บริการ

พ.ศ.	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาทีต่อคัน)	ระดับการให้บริการ
2576	20.9	C
2580	22.3	C
2585	25.3	C
2590	29.8	C
2595	38.2	D

# การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยก

## □ ทางแยกทางหลวงหมายเลข 221 ตัดกับเส้นทางโครงการ



อยู่ระหว่างการศึกษายังไม่สามารถใช้ในการออกแบบ

ความล่าช้าเมื่อแยกทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ C ในปี พ.ศ. 2576 แล้วค่อย ๆ ชยับเป็นระดับ D ในปี พ.ศ.2595 ซึ่งทางแยกยังสามารถรองรับปริมาณจราจรได้

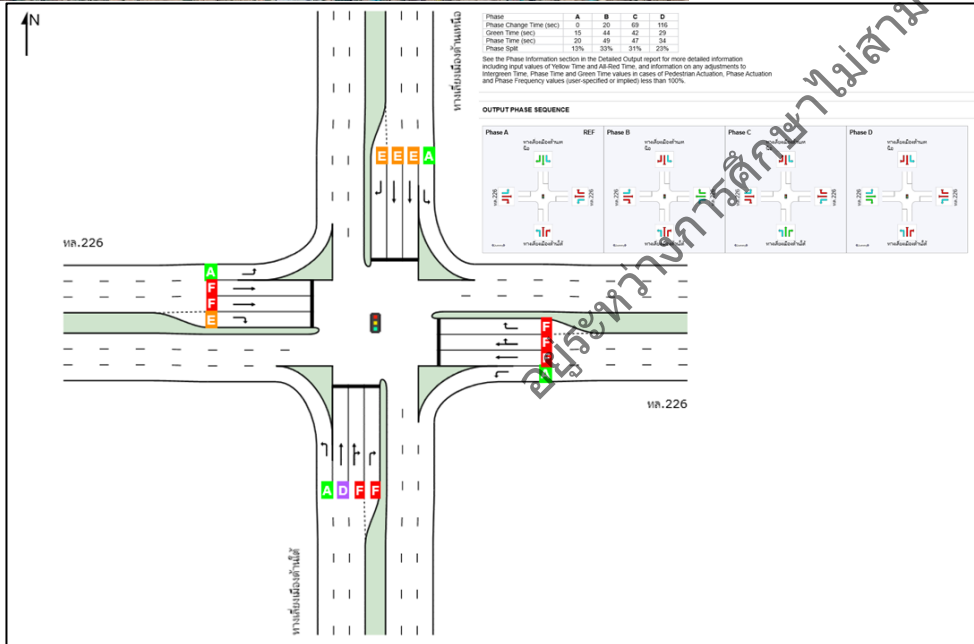
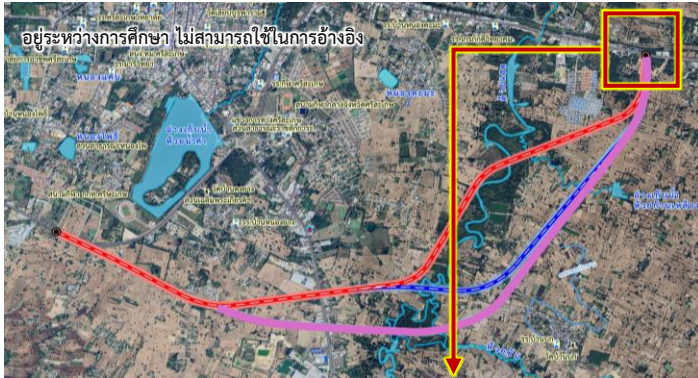
### ความล่าช้าและระดับการให้บริการ

พ.ศ.	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาทีต่อคัน)	ระดับการให้บริการ
2576	27.9	C
2580	28.5	C
2585	29.8	C
2590	32.7	C
2595	39.9	D

# การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนทางแยก

□ ทางแยกทางหลวงหมายเลข 226 ตัดกับเส้นทางโครงการ (จุดสิ้นสุดโครงการ)

ความล่าช้าเมื่อแยกทำการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีระดับการให้บริการอยู่ในระดับที่ยังรองรับปริมาณจราจรได้ จากนั้นในปี พ.ศ. 2590 มีระดับการให้บริการที่ระดับ E ควรจะทำการปรับปรุงเพื่อเพิ่มความจุของทางแยก



ความล่าช้าและระดับการให้บริการ

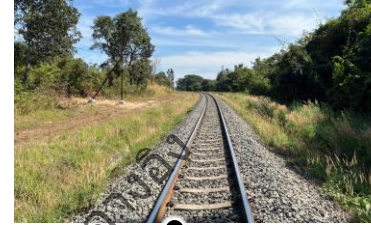
พ.ศ.	ความล่าช้าเฉลี่ย (วินาทีต่อคัน)	ระดับการให้บริการ
2576	31.0	C
2580	33.3	C
2585	34.8	C
2590	56.1	E
2595	126.2	F



# สภาพปัจจุบันโครงการ

จุดสิ้นสุด  
โครงการ

สนามแข่งรถวิบาก

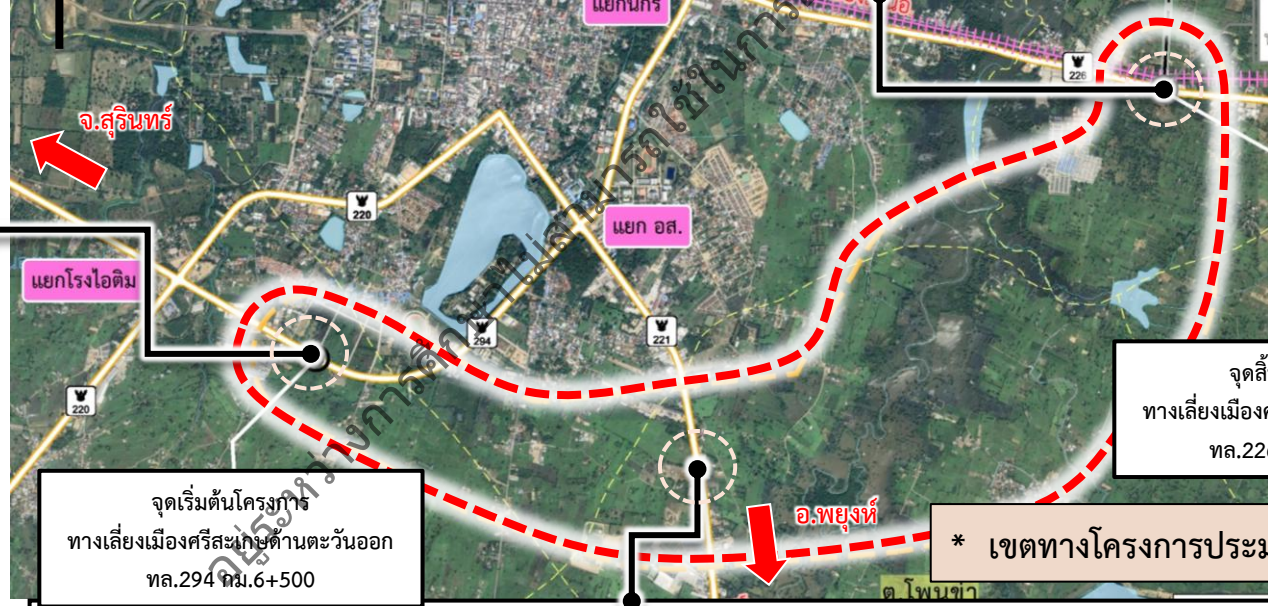


- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร
- ความกว้างช่องจราจร ช่องละ 3.50 ม.
- ไหล่ทางกว้าง 2.50 ม.
- เขตทางกว้าง 40 ม.

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

**จุดเริ่มต้นโครงการฯ**  
วงเวียนเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก  
ทล.294 กม.6+500

**จุดสิ้นสุดโครงการฯ**  
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก  
ทล.226 กม.280+700

**อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง**

**ข้อจำกัดในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ:**

- 1 ทางหลวง หมายเลข 294
- 2 ถนนชุมชนหนองสาค
- 3 ถนนชุมชนไปบ้านหนองยาง
- 4 ถนนชุมชนไปบ้านหนองม่วง
- 5 ทางหลวงหมายเลข 221
- 6 ถนนชุมชนโนนหนามแท่ง
- 7 ถนนกรมโยธาธิการ
- 8 ห้วยแฮด
- 9 ห้วยชัน
- 10 ที่พิทักษ์วัดป่าศรีโนนออก
- 11 ถนนชุมชนบ้านบก
- 12 ชุมชนหมู่ 9 บ้านบก
- 13 สำนักสงฆ์ป่าโนนหนองโพธิ์
- 14 คลองชลประทาน
- 15 ห้วยก้านเหลือง
- 16 โครงการเคหะชุมชนและ  
บริการชุมชน จังหวัดศรีสะเกษ
- 17 ชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนออก
- 18 ทางหลวง 226  
(จุดสิ้นสุดโครงการ)
- 19 ทางรถไฟ
- 20 วัดโนนแค (ชนะสงคราม)

**พื้นที่โครงการ:** แยก นิกธ, แยก อส., แยก โรงโอดิม

**จุดเริ่มต้นโครงการฯ**  
อ่างเก็บน้ำห้วยนาค  
ทล.294 กม.6+500

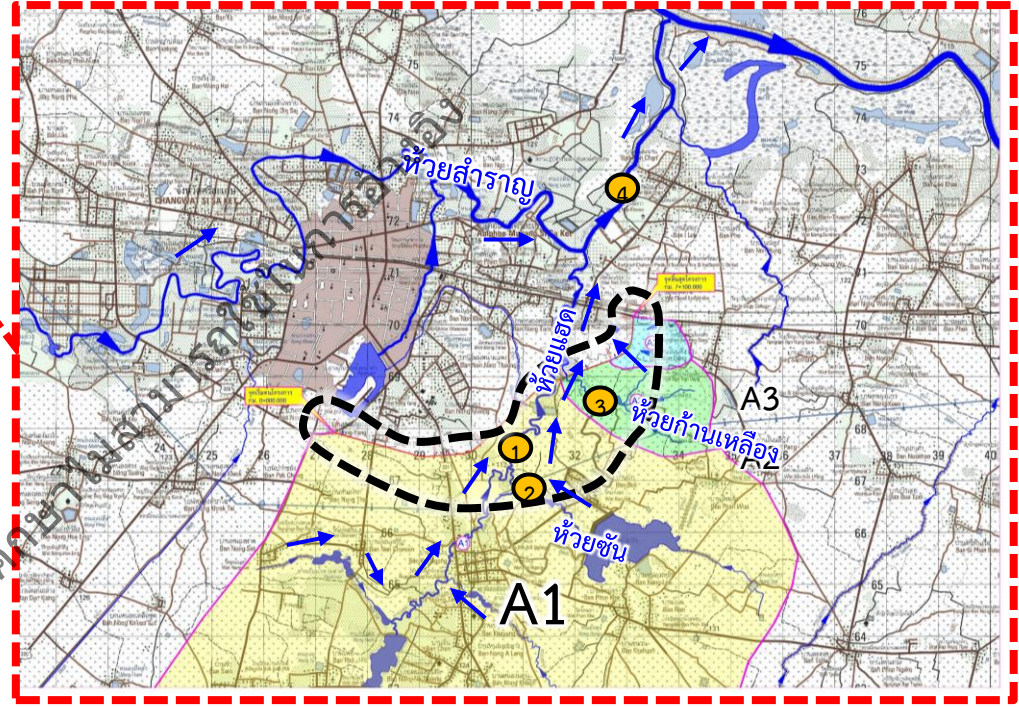
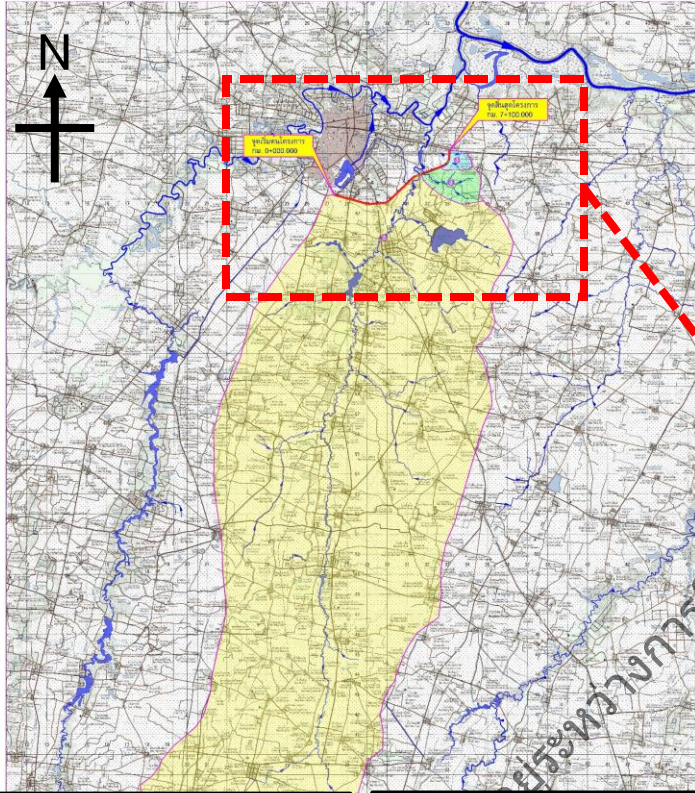
**จุดสิ้นสุดโครงการฯ**  
อ่างเก็บน้ำห้วยชัน

**ข้อจำกัดในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ:**

- 1 อ่างเก็บน้ำห้วยนาค
- 2 อ่างเก็บน้ำห้วยสาค
- 3 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 4 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 5 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 6 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 7 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 8 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 9 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 10 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 11 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 12 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 13 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 14 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 15 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 16 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 17 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 18 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 19 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน
- 20 อ่างเก็บน้ำห้วยชัน



# สภาพอุทกวิทยาและการระบายน้ำ



ห้วยแสด

ห้วยชัน

ห้วยก้านเหลียง

ห้วยสำราญ



# สรุปผลการคัดเลือก รูปแบบพัฒนาโครงการ

อยู่ระหว่างการพิจารณาไม่สามาถใช้ในการอ้างอิง



การคัดเลือกรูปแบบ

หลักเกณฑ์การเปรียบเทียบ

เกณฑ์การเปรียบเทียบ

งานคัดเลือกรูปแบบ  
หน้าตัดถนนโครงการ

งานคัดเลือก  
แนวเส้นทางโครงการ

งานคัดเลือกรูปแบบ  
ทางแยกต่างระดับ

งานคัดเลือกรูปแบบ  
โครงสร้างสะพาน

ปัจจัยด้าน  
วิศวกรรมและจราจร

ปัจจัยด้าน  
เศรษฐกิจและการลงทุน

ปัจจัยด้าน  
กระทบต่อสิ่งแวดล้อม

1. แบบขั้นบันได

ดีมาก	1.00
ดี	0.80
พอใช้	0.60
ค่อนข้างไม่ดี	0.40
ไม่ดี	0.20

2. แบบสัดส่วน

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

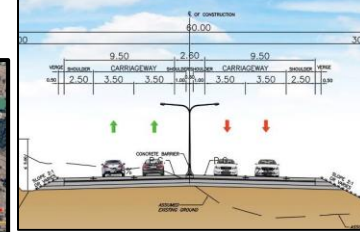
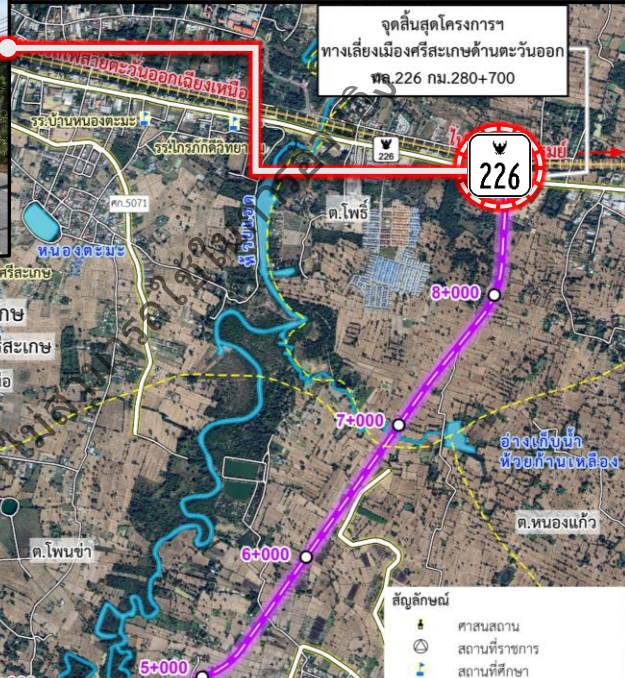
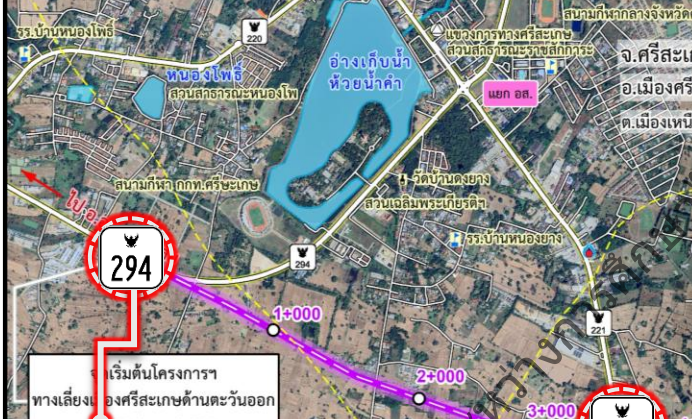
MF<sub>i</sub> = ตัวคูณรูปแบบทางเลือก i  
A<sub>i</sub> = ค่าตัวแปรของปัจจัยที่ใช้พิจารณา  
สำหรับรูปแบบทางเลือก i  
A(best) = ค่าที่ดีที่สุดของตัวแปรของปัจจัย  
ที่ใช้พิจารณา

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

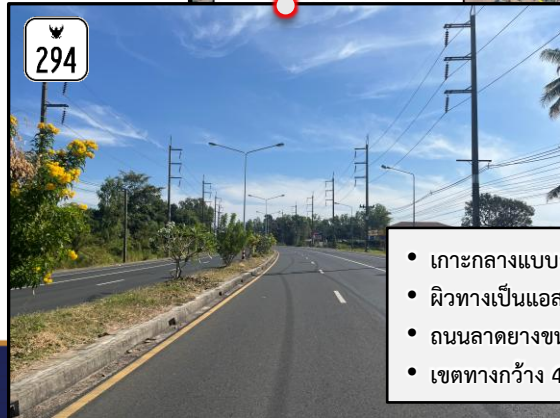


# รูปแบบเกาะกลางถนนโครงการ

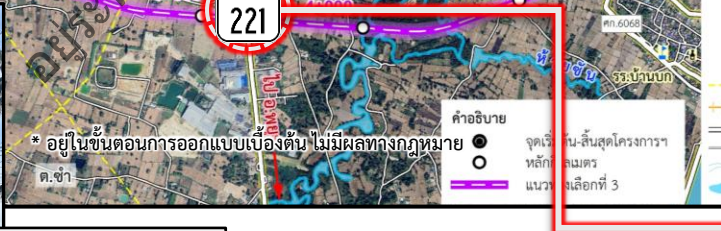
- เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)
- ผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต
- ถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร
- เขตทางกว้าง 40 ม.



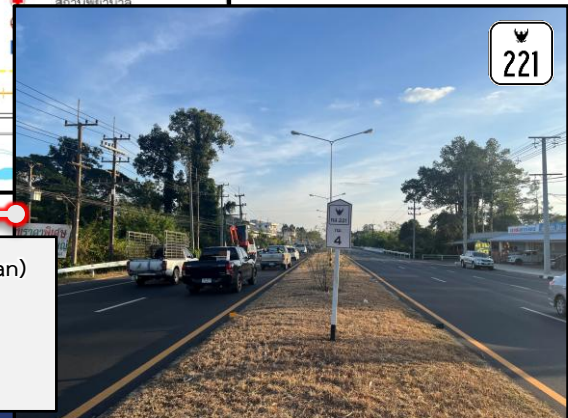
รูปตัดถนนโครงการ  
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือ



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



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



# งานคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

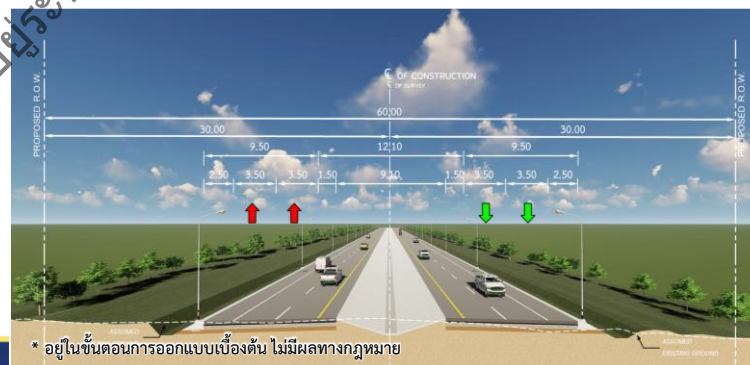
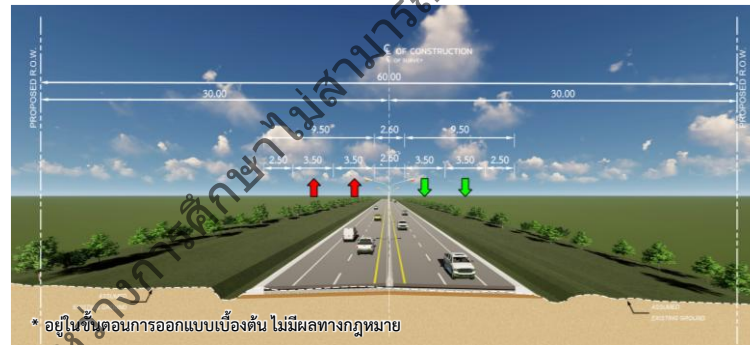
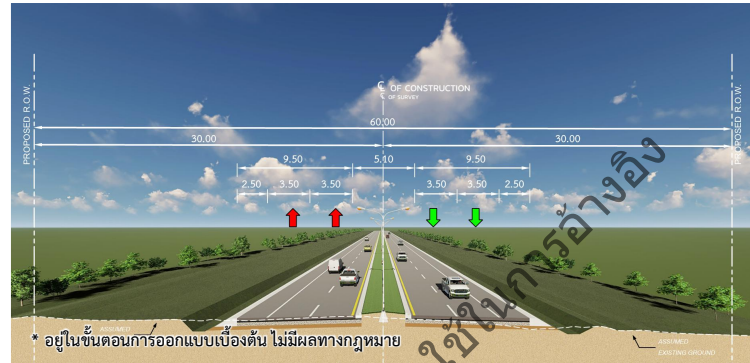
## หลักเกณฑ์การคัดเลือก

- 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

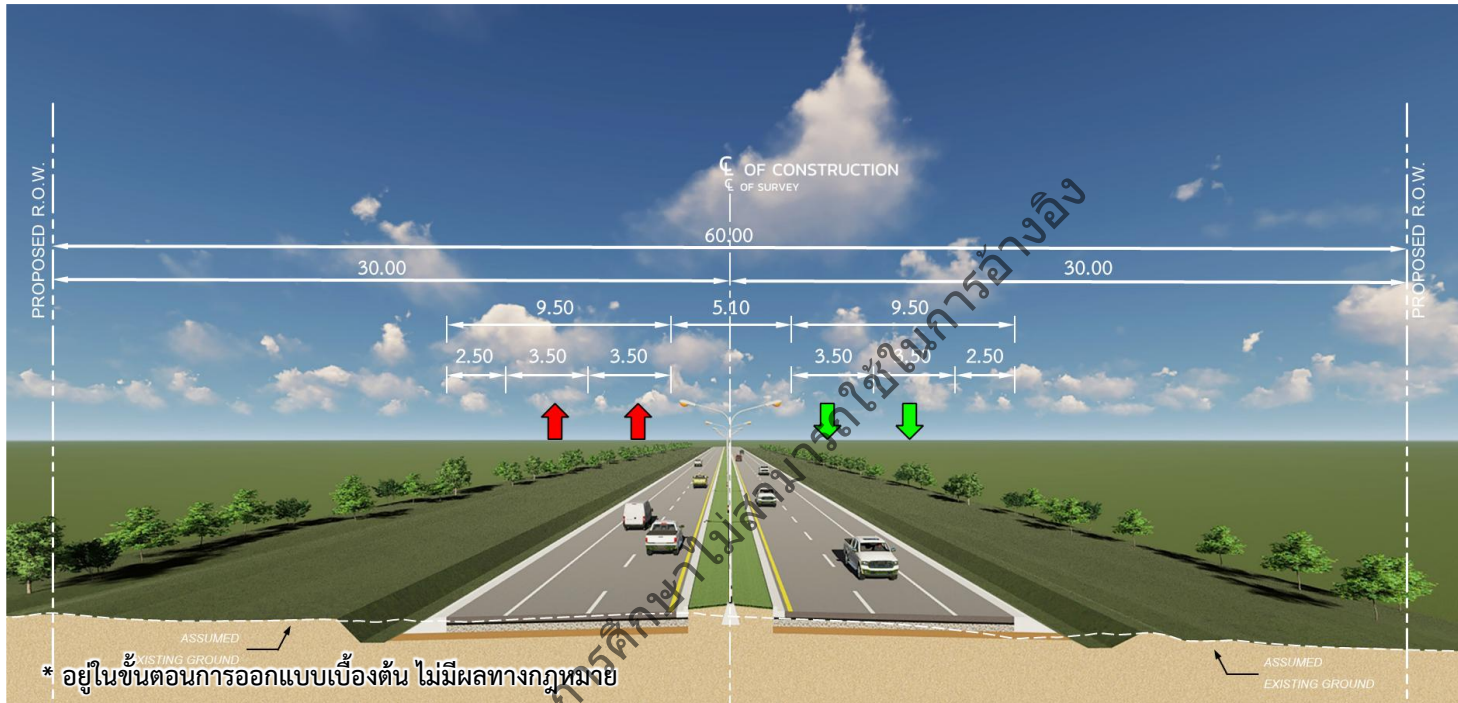
เกาะแบบกำแพงคอนกรีต  
(Barrier Median)

รูปแบบที่ 3

เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง  
(Depressed Median)



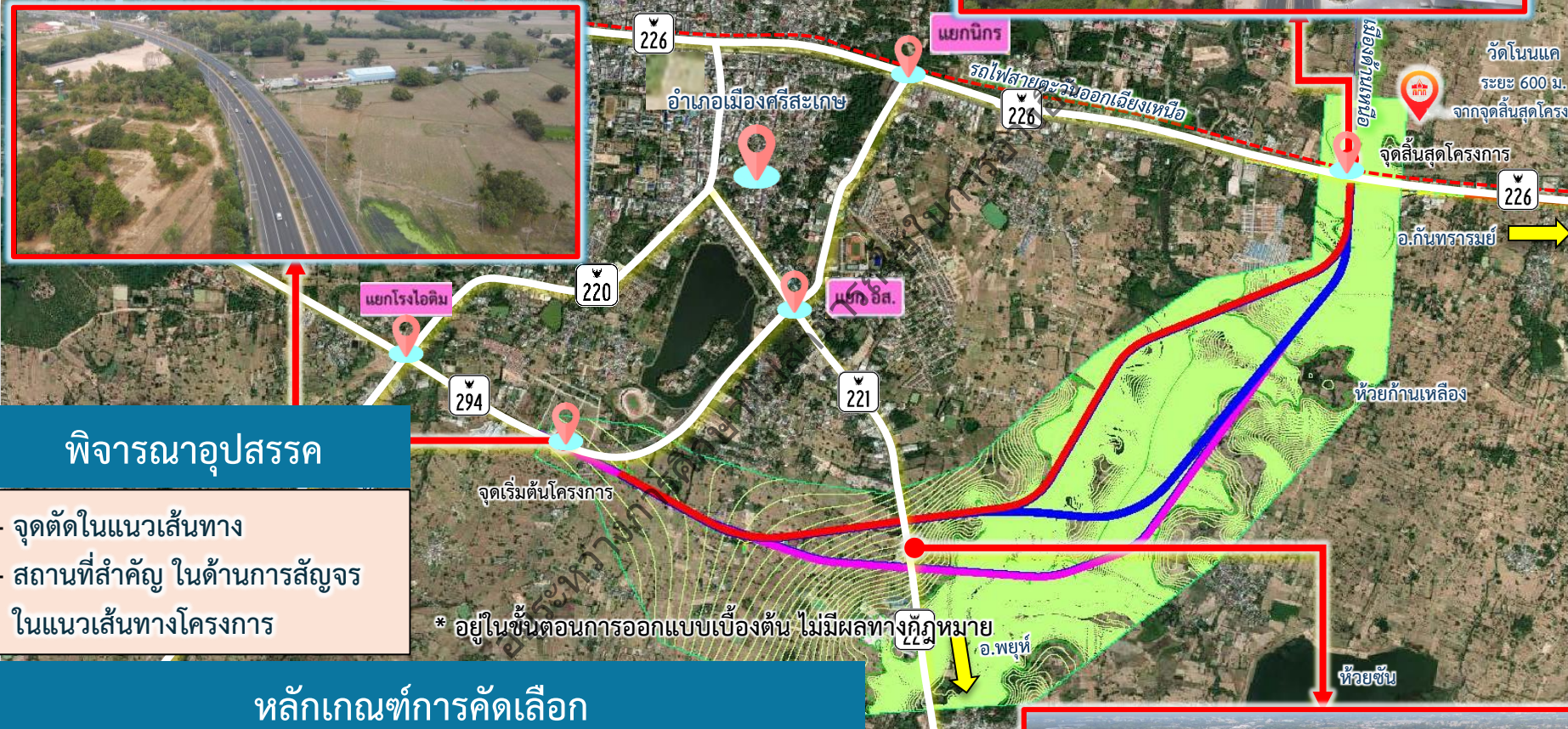
เกณฑ์การคัดเลือก	หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนนรวม	รูปแบบทางเลือก					
			รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก		รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต		รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกตเป็นร่อง	
			ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร		35						
	คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร		31.60	✓	26.60		29.80	
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		30						
	คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		27.15		28.80	✓	20.10	
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		35						
	คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		30.00		31.00	✓	26.00	
	คะแนนรวมทั้งหมด		<u>88.75</u>		86.40		75.90	
	ลำดับ		1	😊	2	😐	3	😞



รูปแบบเลือกเกาะกลางถนนแบบยก ( **Raised Median** )  
(รูปแบบพัฒนาโครงการ)



# งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ



## พิจารณาอุปสรรค

- จุดตัดในแนวเส้นทาง
- สถานที่สำคัญ ในด้านการสัญจร ในแนวเส้นทางโครงการ

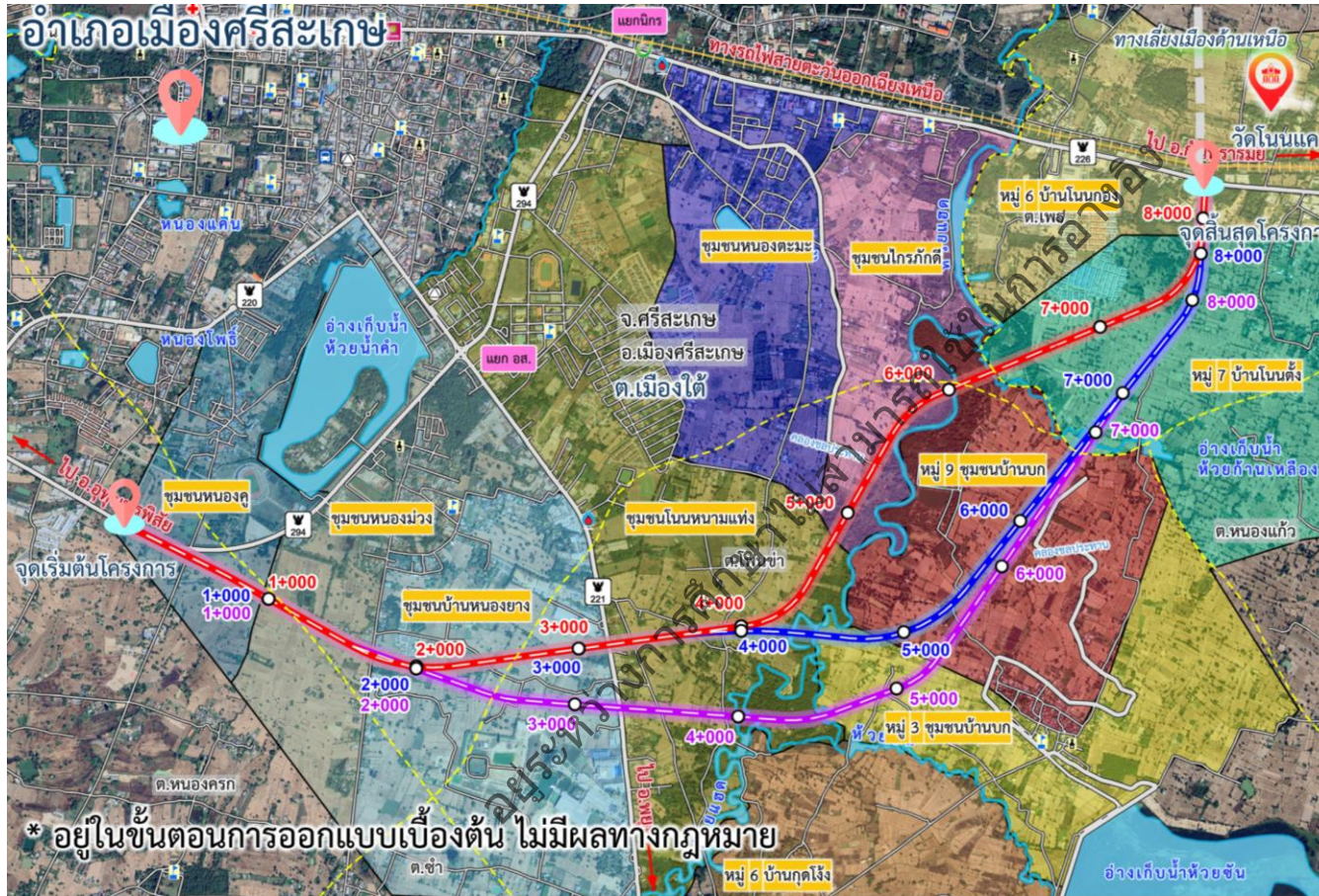
## หลักเกณฑ์การคัดเลือก

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



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

# งานคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

- แนวทางเลือกที่ 1 ระยะทาง 8.207 กิโลเมตร
- แนวทางเลือกที่ 2 ระยะทาง 8.525 กิโลเมตร
- แนวทางเลือกที่ 3 ระยะทาง 8.732 กิโลเมตร

ค่าระดับตามแนวเส้นทางของพื้นที่โครงการ

- ค่าระดับสูงสุดอยู่ที่ 125 เมตร (บริเวณ จุดสิ้นสุดโครงการ ทล.226)
- ค่าระดับต่ำสุดอยู่ที่ 112 เมตร (บริเวณ ลำน้ำห้วยแฮด)

## \*แนวทางเลือกที่ 1

- ชุมชนหนองคู
- ชุมชนหนองม่วง
- ชุมชนบ้านหนองยาง
- ชุมชนโนนหันมาแห่ง
- ชุมชนไกรภักดี
- หมู่ 9 ชุมชนบ้านบก
- หมู่ 7 บ้านโนนตั้ง
- หมู่ 6 บ้านโนนทอง

## \*แนวทางเลือกที่ 2

- ชุมชนหนองคู
- ชุมชนหนองม่วง
- ชุมชนบ้านหนองยาง
- ชุมชนโนนหันมาแห่ง
- หมู่ 3 ชุมชนบ้านบก
- หมู่ 9 ชุมชนบ้านบก
- หมู่ 7 บ้านโนนตั้ง
- หมู่ 6 บ้านโนนทอง

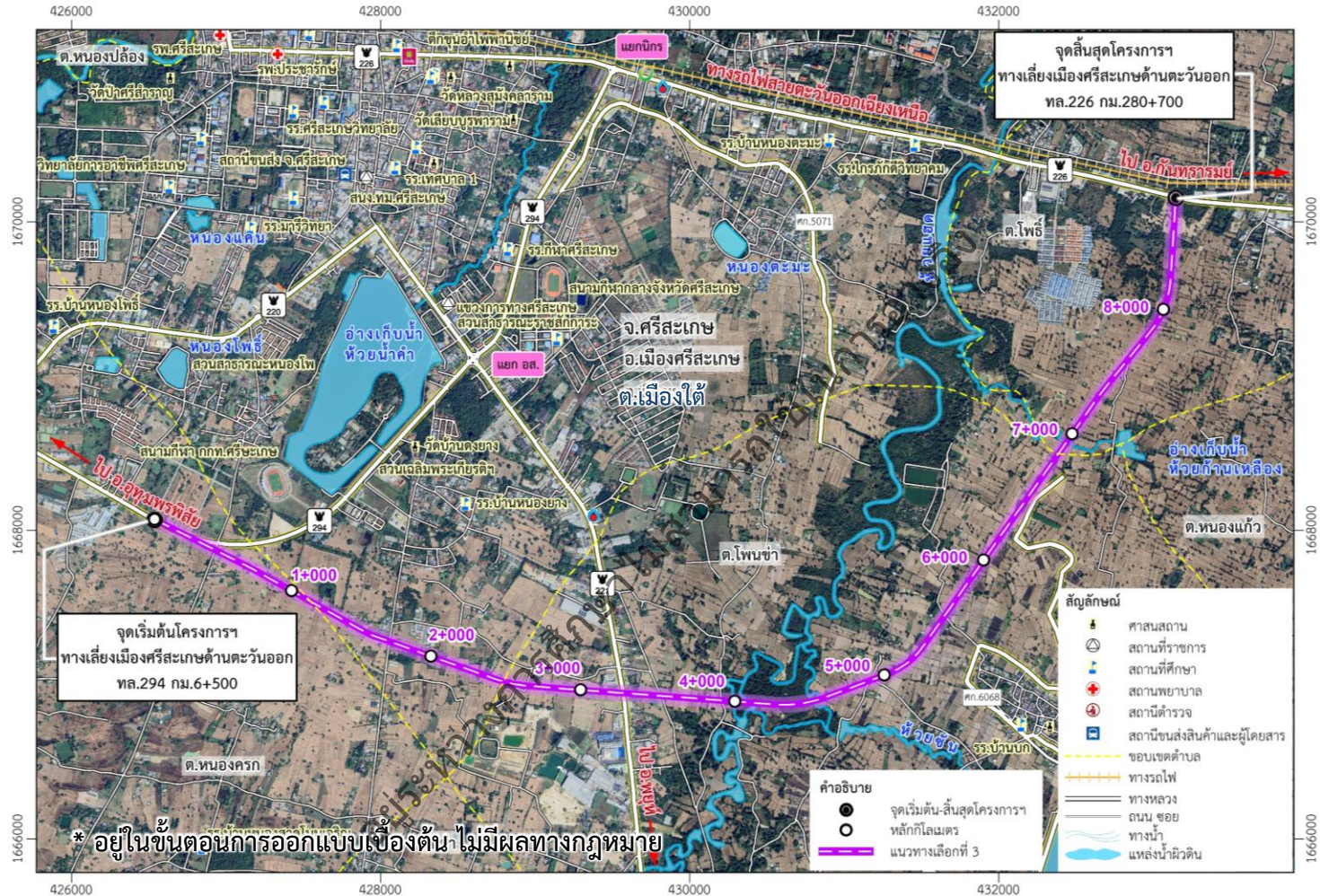
## \*แนวทางเลือกที่ 3

- ชุมชนหนองคู
- ชุมชนหนองม่วง
- ชุมชนบ้านหนองยาง
- ชุมชนโนนหันมาแห่ง
- หมู่ 3 ชุมชนบ้านบก
- หมู่ 9 ชุมชนบ้านบก
- หมู่ 7 บ้านโนนตั้ง
- หมู่ 6 บ้านโนนทอง



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





**แนวทางเลือกที่ 3 ระยะทาง 8.732 กิโลเมตร  
(รูปแบบพัฒนาโครงการ)**



จุดเริ่มต้นโครงการ  
ทล. 294 กม.6+500

ชุมชนหนองคู ต.เมืองใต้

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



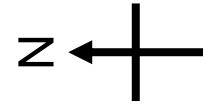
จุดเริ่มต้นโครงการ ทล.294



ถนนไปบ้านหนองคู



ศรีสะเกษดีเซล

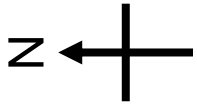


\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย





\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



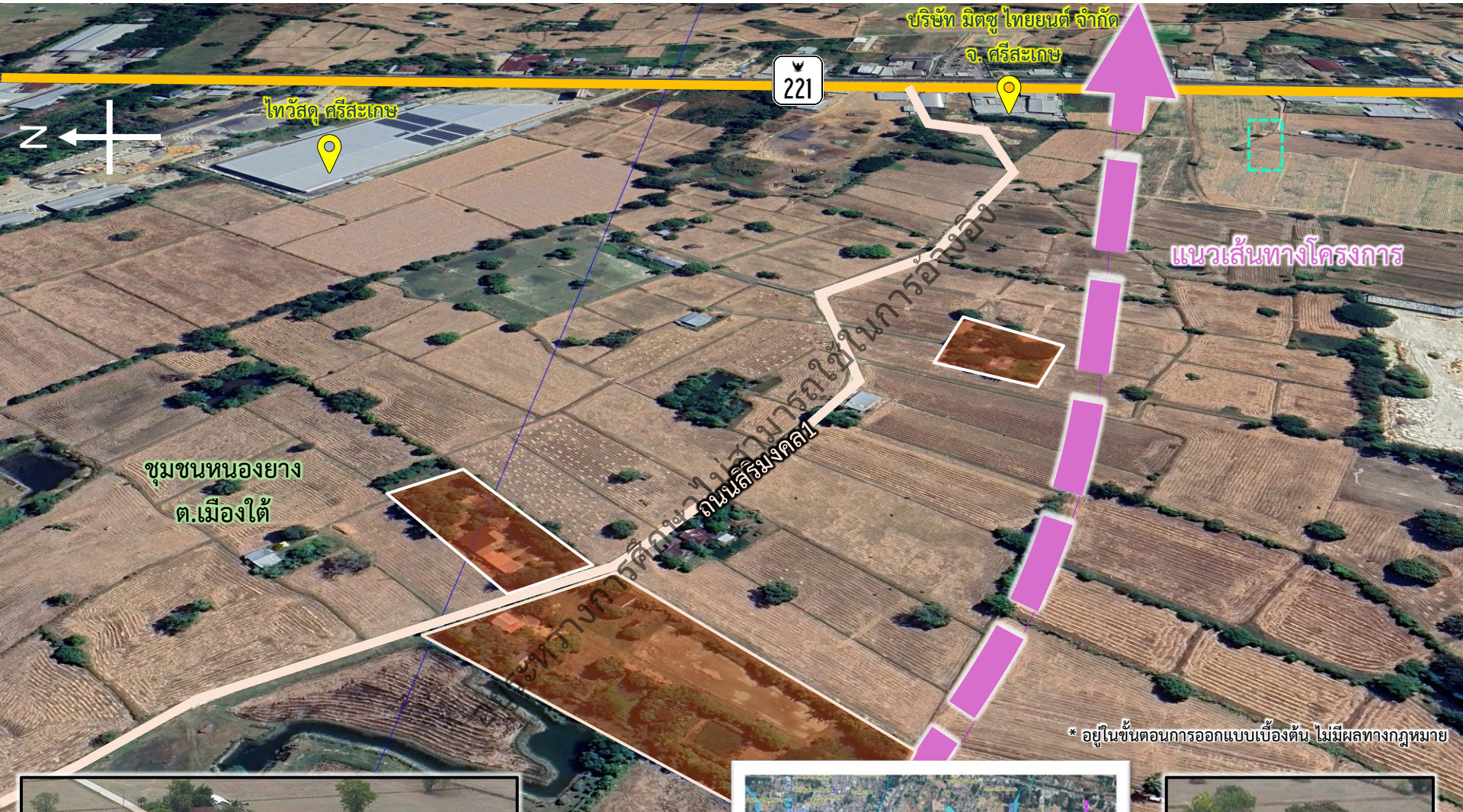
ถนนไปหนองยาง



ถนนไปหนองคู



หมูบ้านวนาลี



บริษัท มิตรชู ไทยยนต์ จำกัด  
จ. ศรีสะเกษ

โทวีส์ดู ศรีสะเกษ

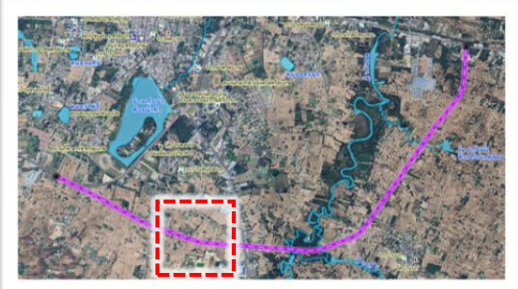
แนวเส้นทางโครงการ

ชุมชนหนองยาง  
ต.เมืองใต้

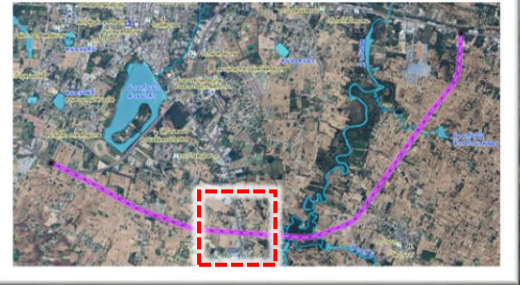
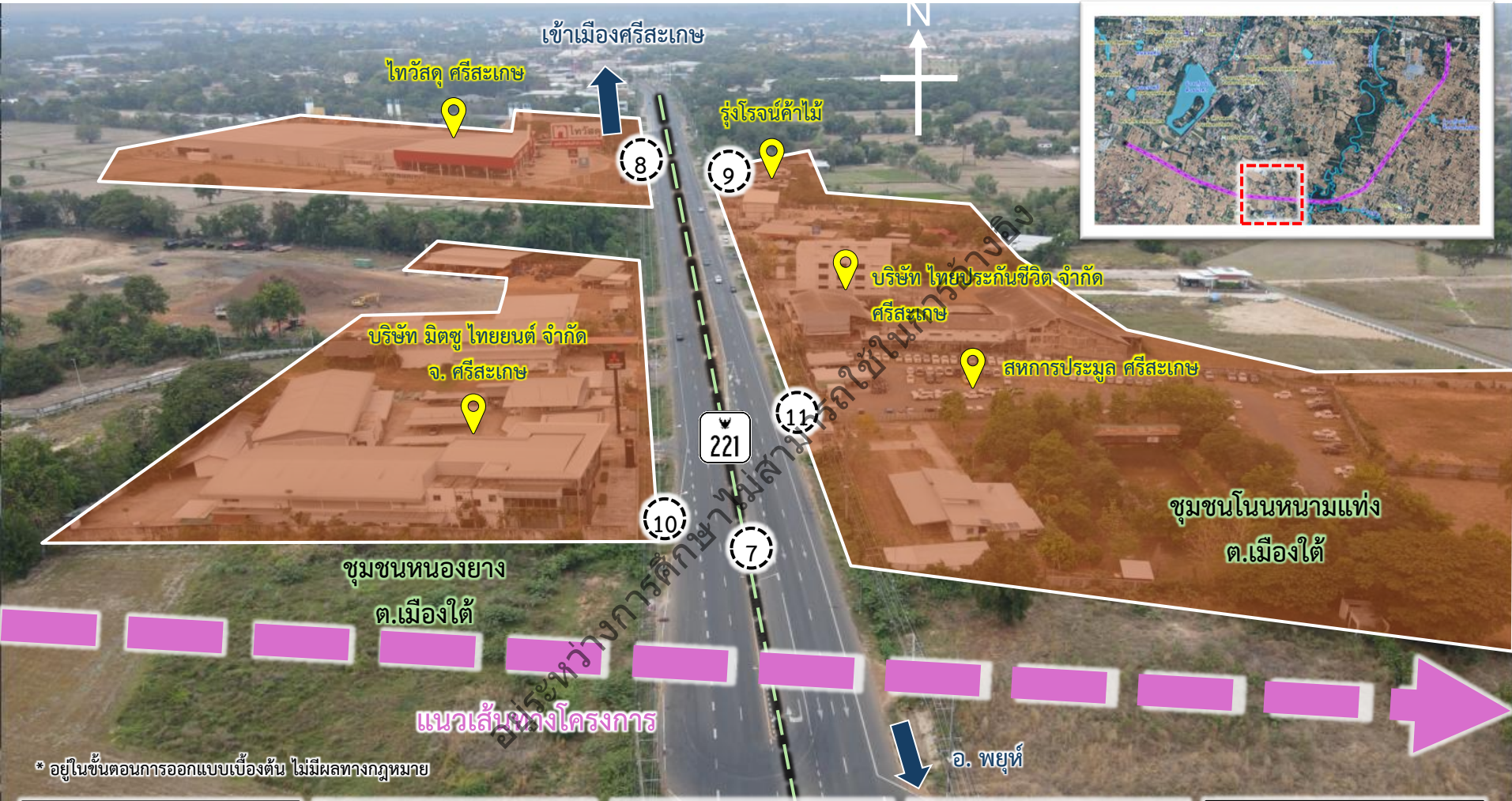
\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

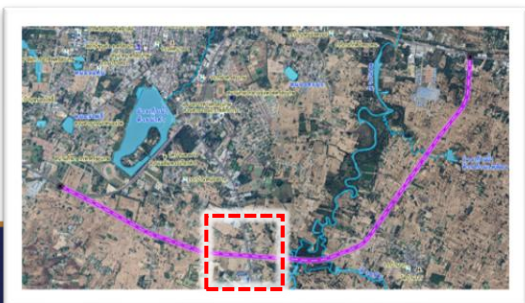


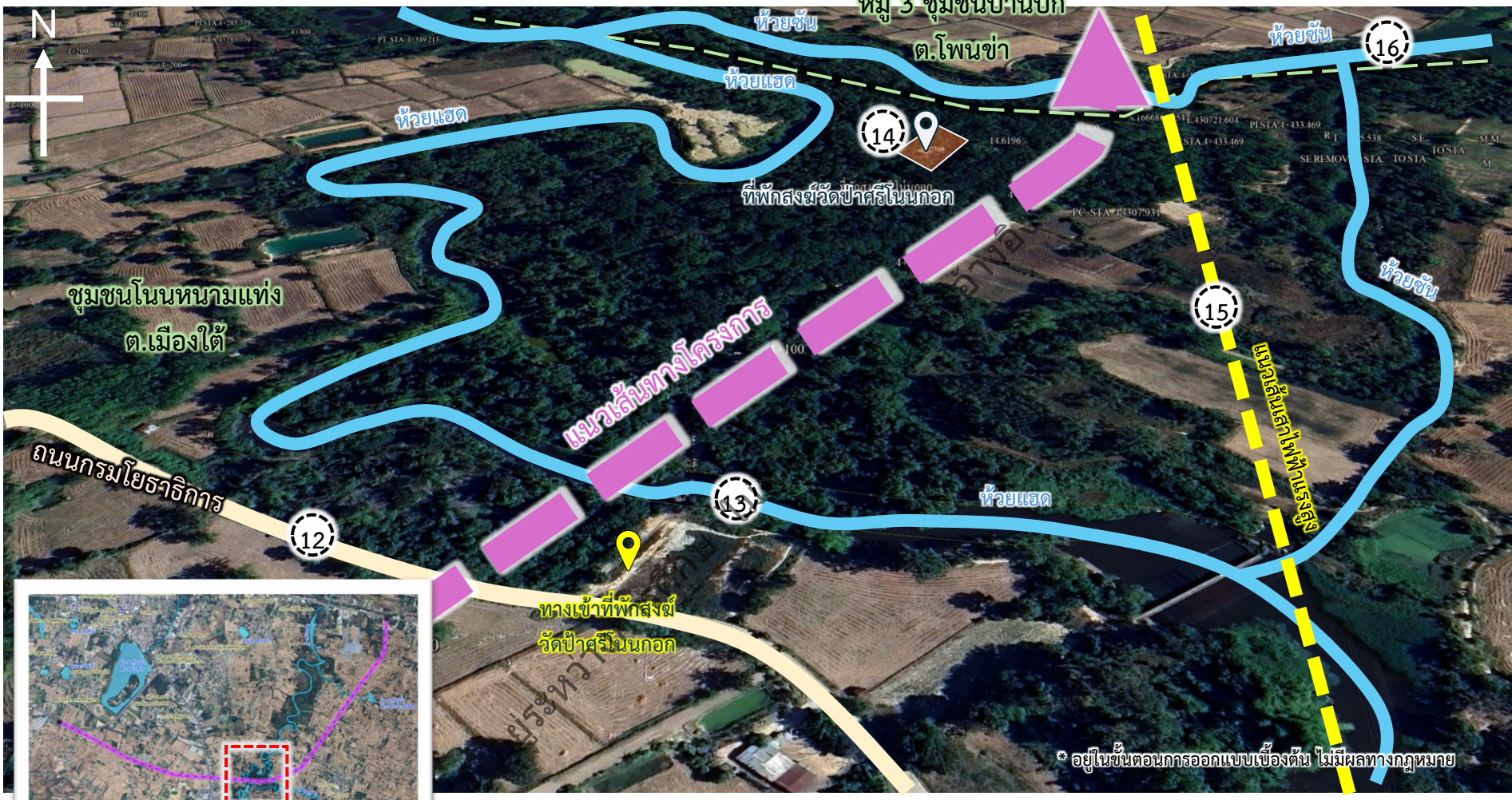
ที่ปักอาศัย 5 หลัง



ที่ปักอาศัย 2 หลัง



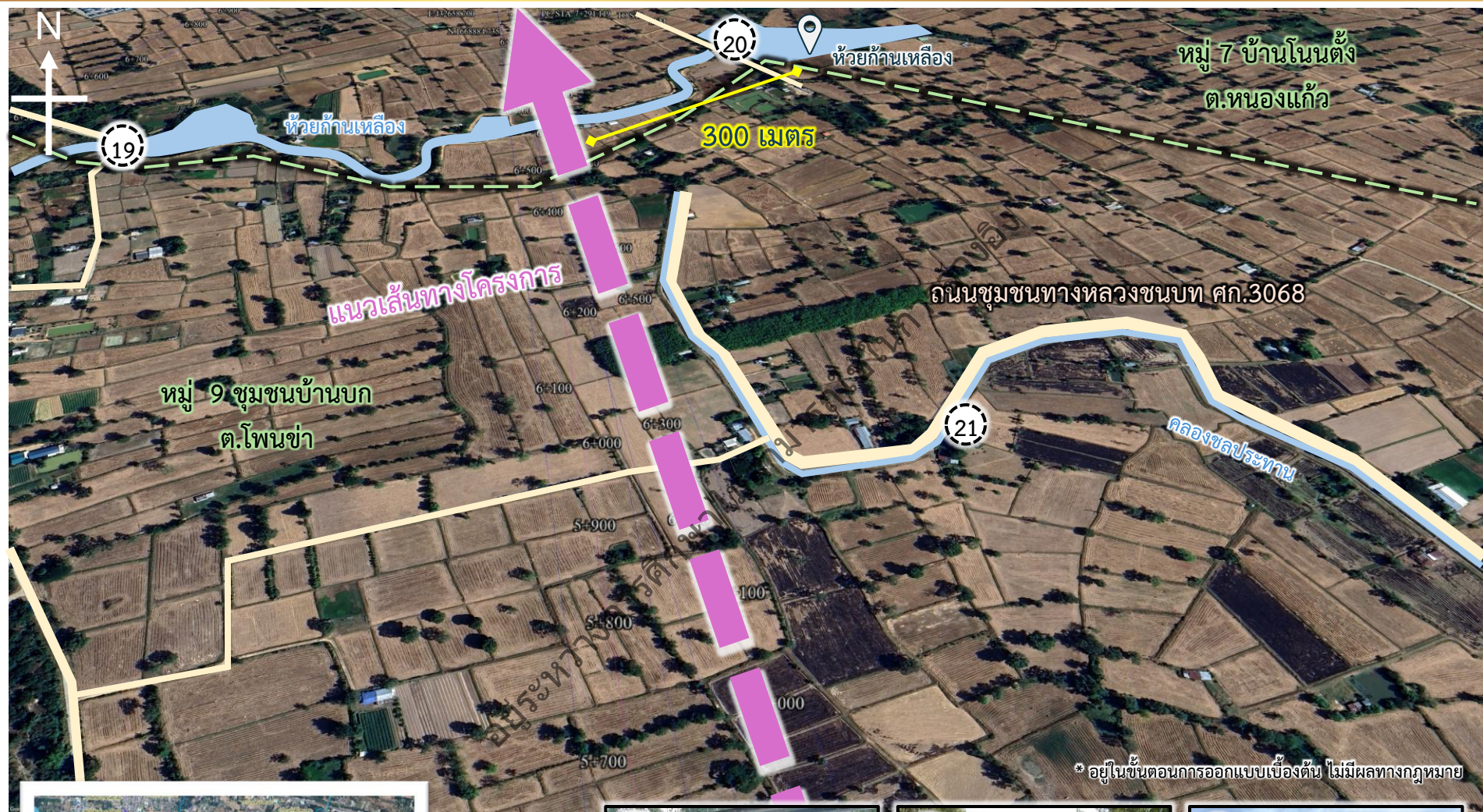




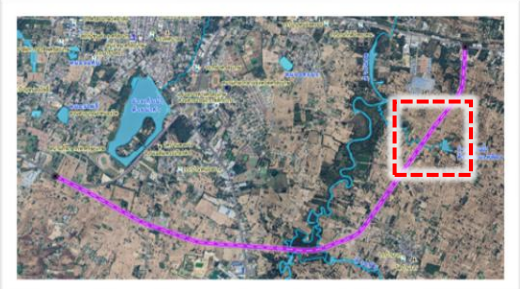
\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย







\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย





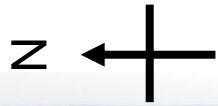
\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



ชุมชนเคหะศรีสะเกษ



โลตัส ศรีสะเกษ



**จุดสิ้นสุดโครงการ**  
**ทล. 226 กม.280+700**

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



จุดสิ้นสุดโครงการ ทล.226

ศูนย์ชาร์จ MG

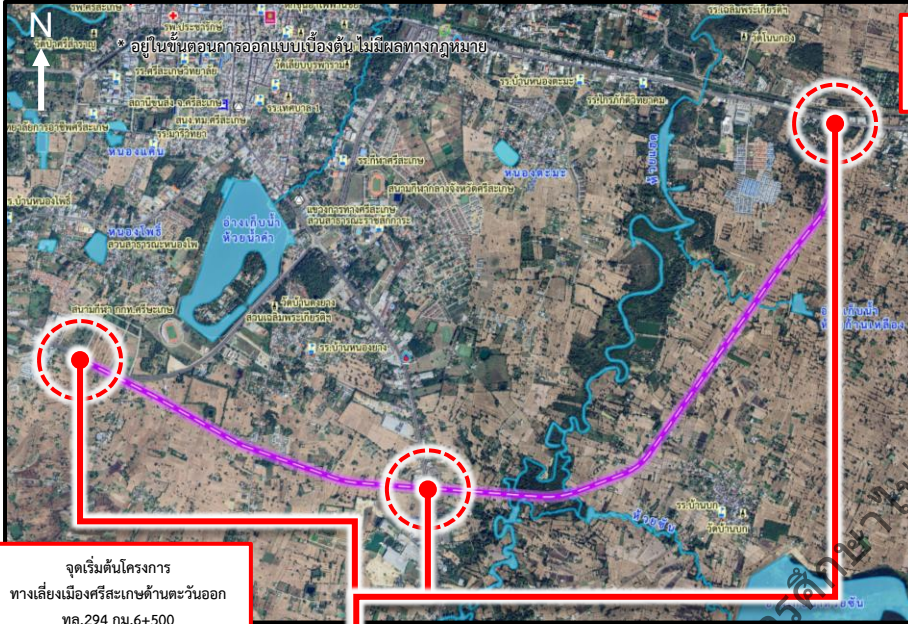
ทางรถไฟสาย

วัดโนนแค

ตะวันออกเฉียงเหนือ



# งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



จุดสิ้นสุดโครงการ  
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก  
ทล.226 กม.280+700

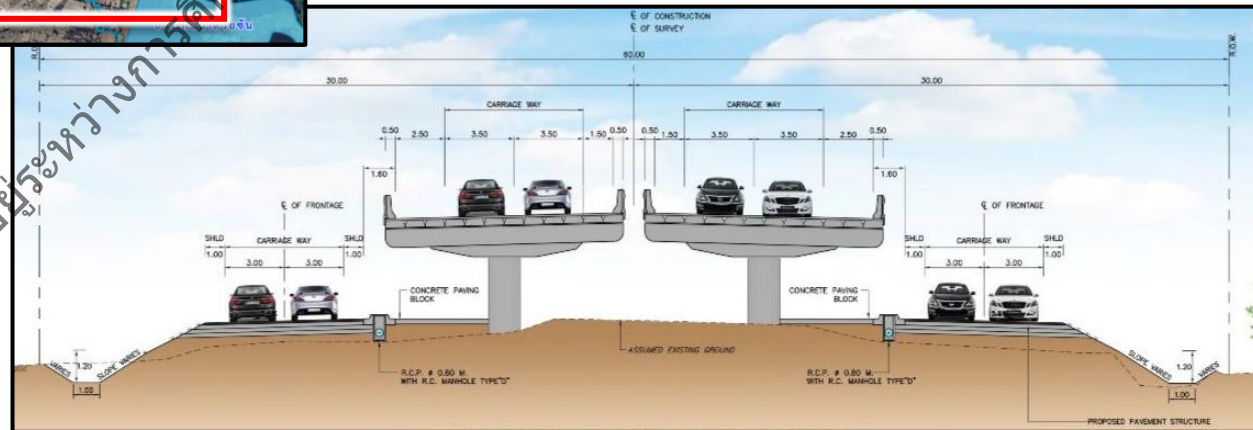
จุดเริ่มต้นโครงการ  
ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก  
ทล.294 กม.6+500

## หลักเกณฑ์การคัดเลือก

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

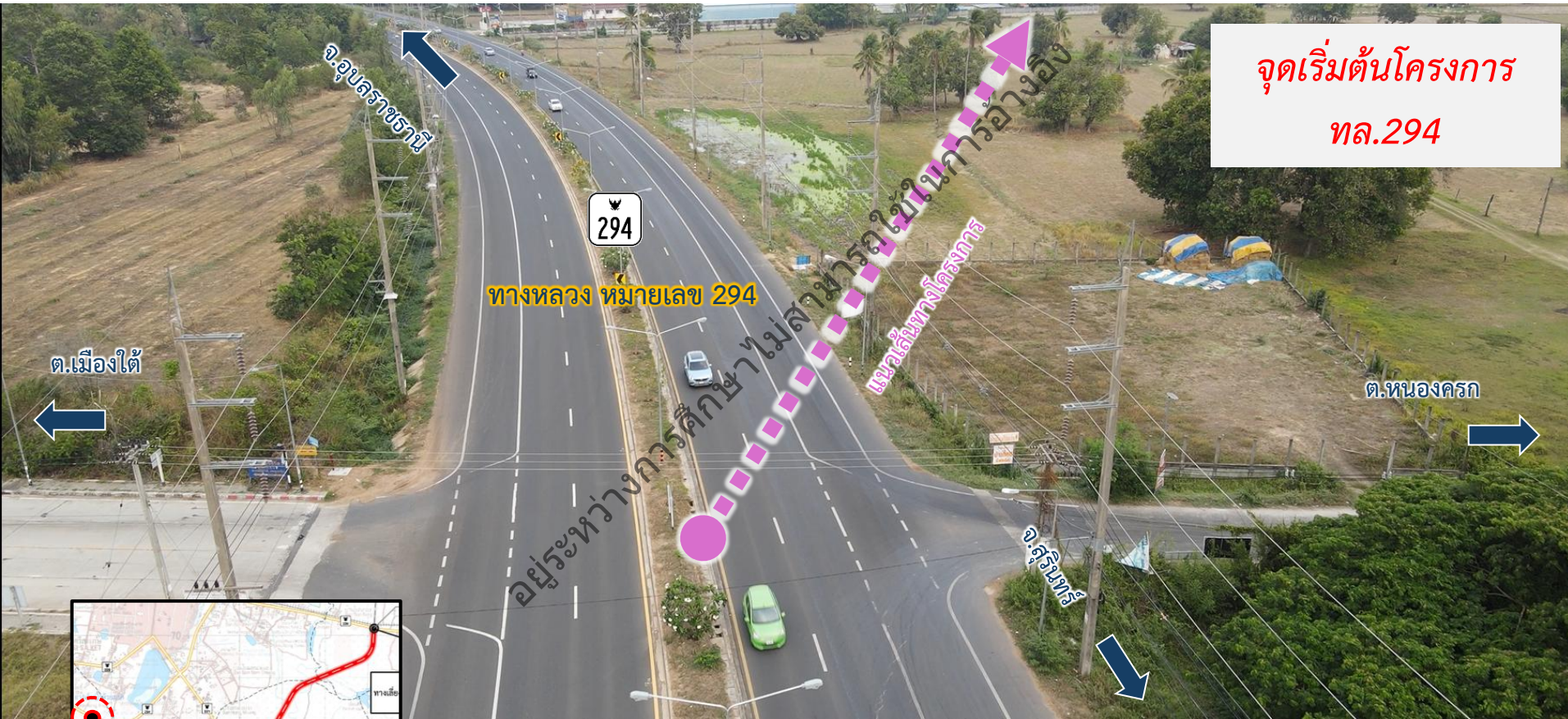
### ตำแหน่งจุดตัดทางแยกต่างระดับ

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





# งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



รูปแบบทางเลือกที่ 1



- \* สะพานยกระดับตามแนวเส้นโครงการ
- \* มีสัญญาณไฟจราจร
- \* ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบสัญญาณไฟจราจร ทาง 3 แยก

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี	- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร
- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด	
- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด	

รูปแบบทางเลือกที่ 2



- \* สะพานยกระดับตามแนวเส้นทางโครงการ
- \* ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- \* ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบวงเวียน

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- ทางแยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง	- การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางราบต่ำที่สุด
- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ	- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแฉวคอย
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง	

รูปแบบทางเลือกที่ 3



- \* สะพานยกระดับข้ามแนวเส้นโครงการ (2 ทิศทาง)
- \* ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- \* ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบ though traffic 2 ทิศทาง
- \* ช่องจราจร service 1 ช่องเลนซ้ายสุด

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี	- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด
- รองรับชุมชนด้านใต้ เพื่อเดินทางเข้าเมือง	- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด
- ไม่มีสัญญาณไฟจราจร	



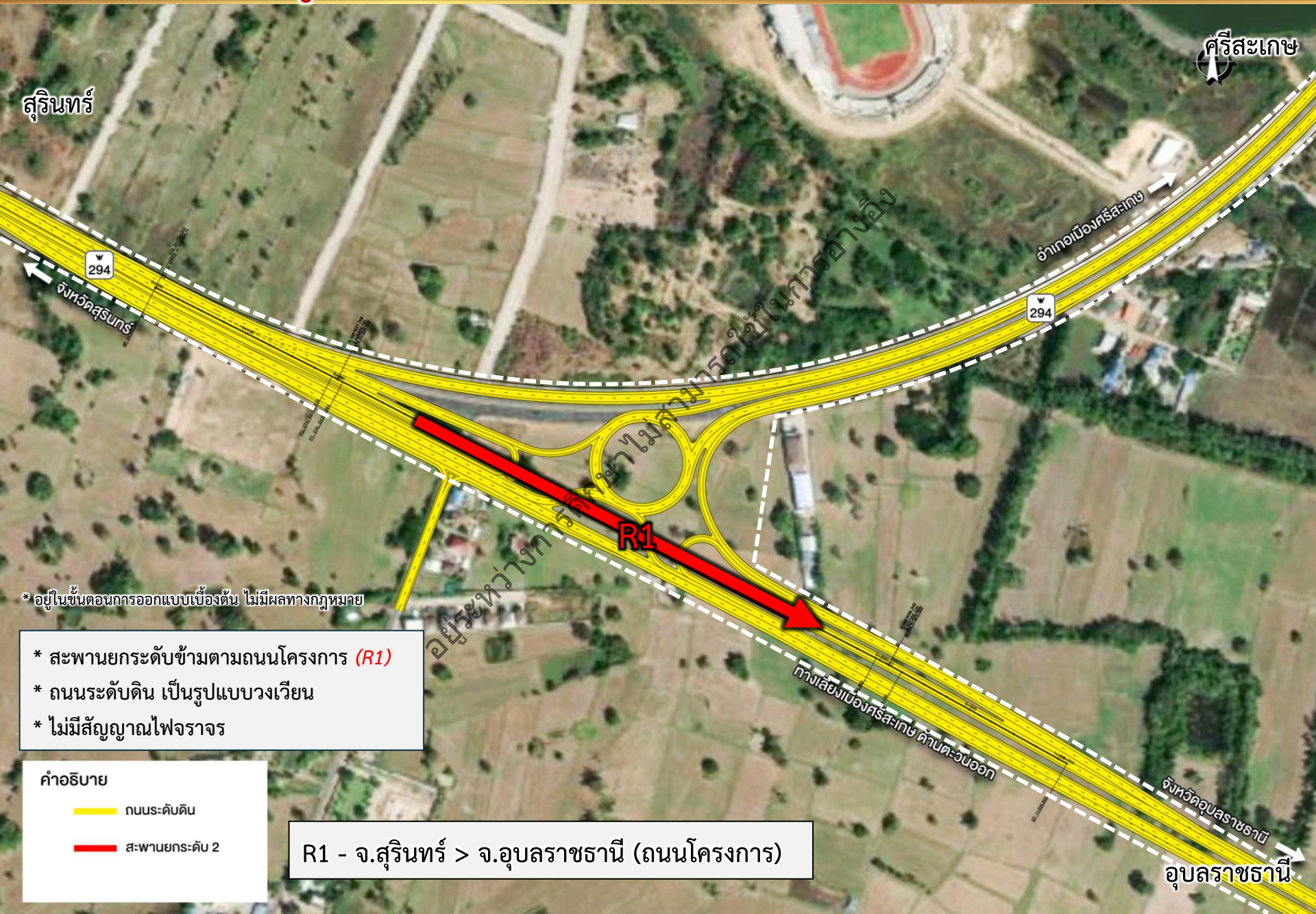
\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

- \* สะพานยกระดับข้ามตามถนนโครงการ (R1)
- \* ถนนระดับดิน เป็นทาง 3 แยก
- \* มีสัญญาณไฟจราจร

**คำอธิบาย**

- █ ถนนระดับดิน
- █ สะพานยกระดับ 2

R1 - จ.สุรินทร์ > จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)



สุรินทร์

ศรีสะเกษ

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

- \* สะพานยกระดับข้ามตามถนนโครงการ (R1)
- \* ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบวงเวียน
- \* ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

คำอธิบาย

- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2

R1 - จ.สุรินทร์ > จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ)

อุบลราชธานี



- \* สะพานยกระดับข้าม (2 ทิศทาง) (R1,R2)
- \* ถนนระดับดิน เป็น though traffic 2 ทิศทาง
- \* ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- \* ช่องจราจร service 1 ช่องเลนซ้ายสุด

คำอธิบาย

- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2

R1 - จ.อุบลราชธานี > เมืองศรีสะเกษ (สะพานข้ามถนนโครงการ)  
 R2 - เมืองศรีสะเกษ > จ.สุรินทร์ (สะพานข้ามถนนโครงการ)

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



เกณฑ์การคัดเลือก	หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนนรวม	แนวเส้นทางเลือก						
			รูปแบบทางเลือกที่ 1		รูปแบบทางเลือกที่ 2		รูปแบบทางเลือกที่ 3		
			ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร		35							
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร			31.70	✓	31.62		29.05		
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		30							
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน			30.00	✓	27.30		20.55		
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		35							
คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม			31.01	✓	27.29		25.76		
คะแนนรวมทั้งหมด			<u>92.71</u>		86.21		75.36		
ลำดับ			<u>1</u>	😊	2	😐	3	😞	



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย





# งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ



เข้าเมืองศรีสะเกษ

จุดตัดทางหลวง  
ทล.221

ทางหลวง หมายเลข 221

แนวเส้นทางโครงการ

อ. พยุห์

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



Top View



จุดตัดทางหลวง  
ทล.221



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

รูปแบบทางเลือกที่ 1



- \* สะพานยกระดับถนนโครงการ ข้าม ทล. 221
- \* มีสัญญาณไฟจราจร
- \* ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบสัญญาณไฟจราจร รองรับจราจรเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวา

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี	- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร
- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด	
- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด	

รูปแบบทางเลือกที่ 2



- \* สะพานยกระดับถนนโครงการ ข้าม ทล. 221
- \* ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- \* ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบวงเวียน รองรับจราจรเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวา

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- ทางยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง	- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแฉกคอย
- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ	- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด
- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง	- การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางราบต่ำที่สุด
	- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด

รูปแบบทางเลือกที่ 3



- \* สะพานยกระดับถนนโครงการ ข้าม ทล. 221
- \* ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- \* ถนนระดับดิน เป็นรูปแบบทางรองรับจราจรเลี้ยวซ้าย
- \* มีจุดกลับรถระดับดิน ห่างจากสะพานยกระดับ 1 กิโลเมตร ทั้งสองทิศทาง

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- การจราจรในแนวทางหลวง 221 ไม่มีการติดขัด	- ไม่รองรับการจราจร สำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทาง
	- ถ้าต้องการเลี้ยวขวาจจำเป็นต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางที่มากขึ้น







# รูปแบบทางเลือกที่ 3



- \* สะพานยกระดับถนนโครงการ ช้าม ทล. 221 (R1,R2)
- \* ถนนระดับดิน รองรับจราจรเลีย่วซ้าย
- \* ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- \* มีจุดกลับรถระดับดิน ห่างจากสะพานยกระดับ 1 กิโลเมตร ทั้งสองทิศทาง

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

**คำอธิบาย**

- ถนนระดับดิน
- สะพานยกระดับ 2

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



เกณฑ์การคัดเลือก	หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนนรวม	แนวเส้นทางเลือก					
			รูปแบบทางเลือกที่ 1		รูปแบบทางเลือกที่ 2		รูปแบบทางเลือกที่ 3	
			ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร		35						
	คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร		31.50	32.98 ✓	32.84			
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		30						
	คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		30.00 ✓	24.15	27.90			
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		35						
	คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		35.00 ✓	31.38	33.44			
คะแนนรวมทั้งหมด			96.50	88.51	94.18			
ลำดับ			1 😊	3 😐	2 😞			



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย





# งานคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

จุดสิ้นสุดโครงการ  
ทล.226



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

## รูปแบบทางเลือกที่ 1



- \* สะพานระดับ 3 ข้าม ทล.226 (2 ทิศทาง)
- \* สะพานระดับ 2 (4 ทิศทาง)

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด	- โครงสร้างระดับ 3 บดบังทัศนียภาพ
- ออกแบบให้รองรับการจราจร 4 ทิศทาง	- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ
	- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด

## รูปแบบทางเลือกที่ 2



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

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด	- ใช้พื้นที่เวนคืนมากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1
- ออกแบบให้รองรับการจราจร 4 ทิศทาง	- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ

## รูปแบบทางเลือกที่ 3

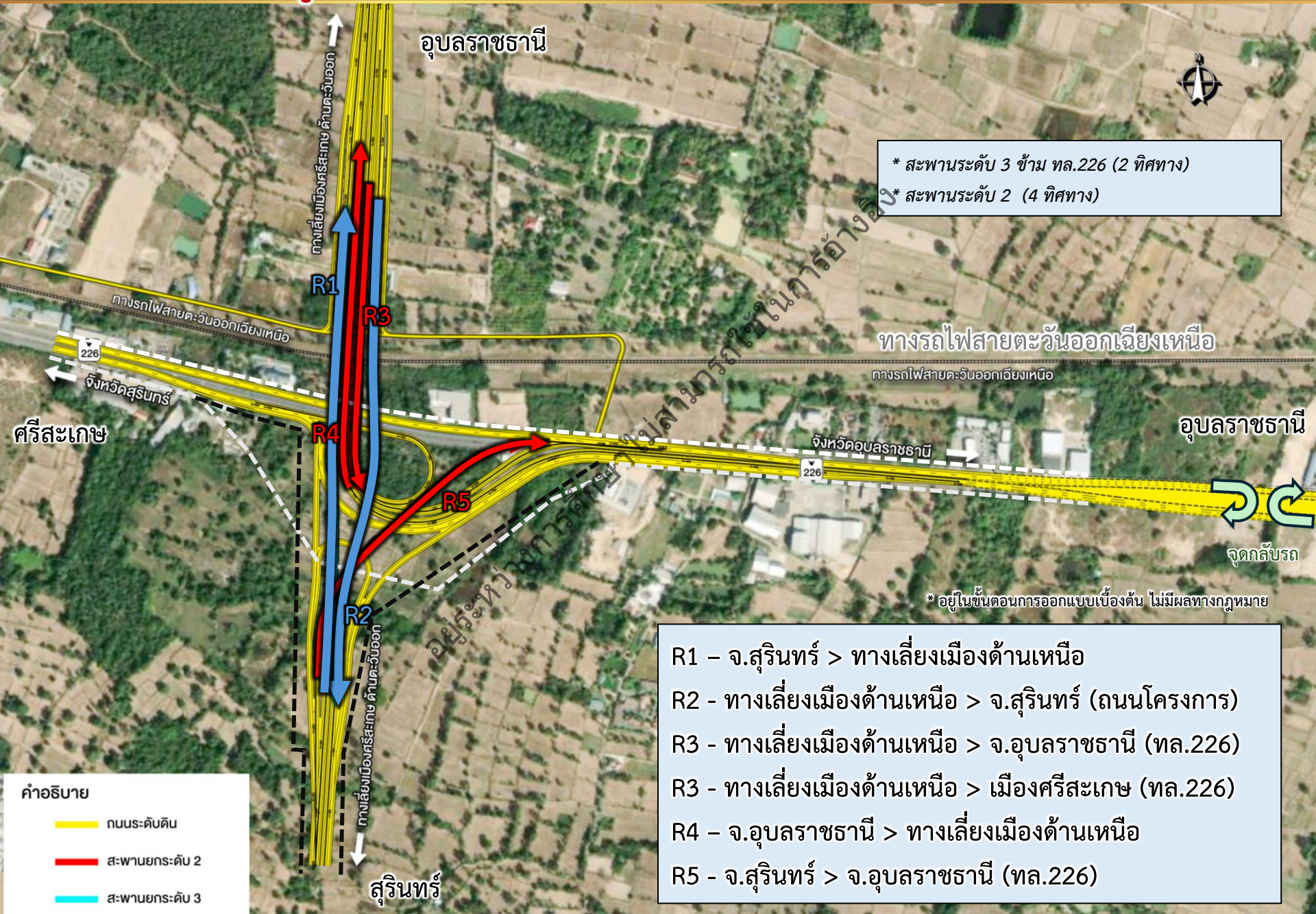


- \* สะพานระดับ 2 ข้าม ทล.226 (2 ทิศทาง)
- \* สะพานระดับ 2 (2 ทิศทาง)

ข้อได้เปรียบ	ข้อเสียเปรียบ
- มูลค่าการก่อสร้างน้อยกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1	- ใช้ระยะทางในการเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิม
	- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด



# รูปแบบทางเลือกที่ 1



\* สะพานระดับ 3 ช้ำม ทล.226 (2 ทิศทาง)  
\* สะพานระดับ 2 (4 ทิศทาง)

คำอธิบาย

- █ ถนนระดับดิน
- █ สะพานยกระดับ 2
- █ สะพานยกระดับ 3

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

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



# รูปแบบทางเลือกที่ 2



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

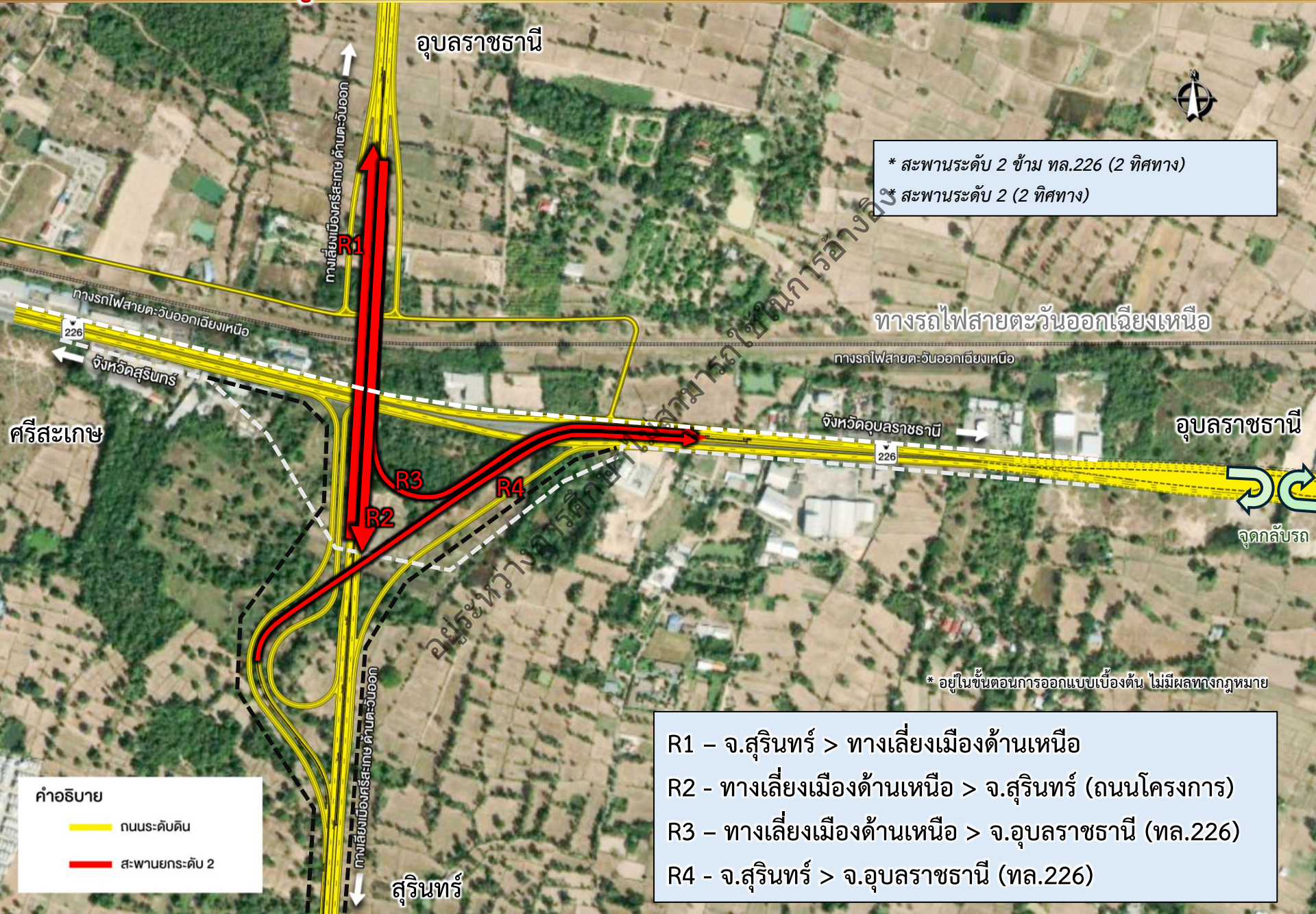
คำอธิบาย  
ถนนระดับดิน  
สะพานยกระดับ 2

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

\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



# รูปแบบทางเลือกที่ 3



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

คำอธิบาย  
ถนนระดับดิน  
สะพานยกระดับ 2

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

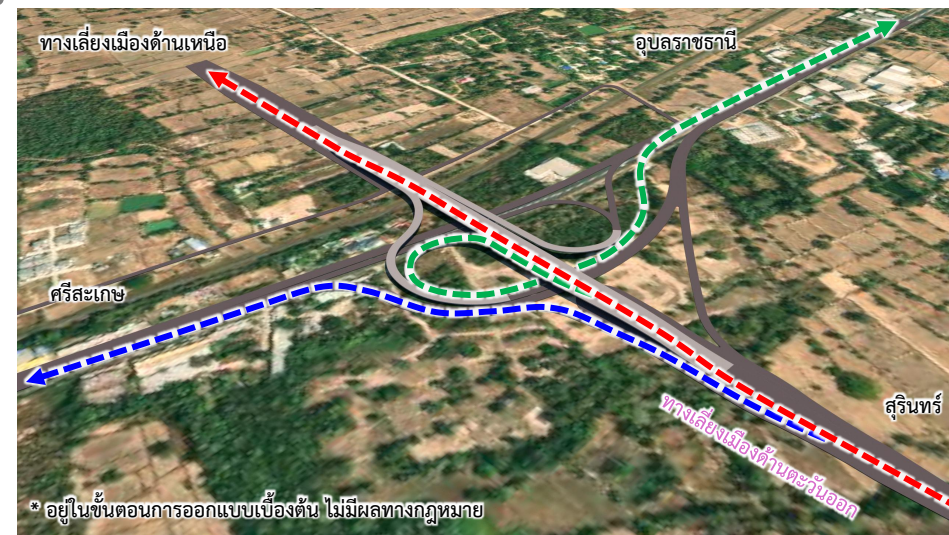
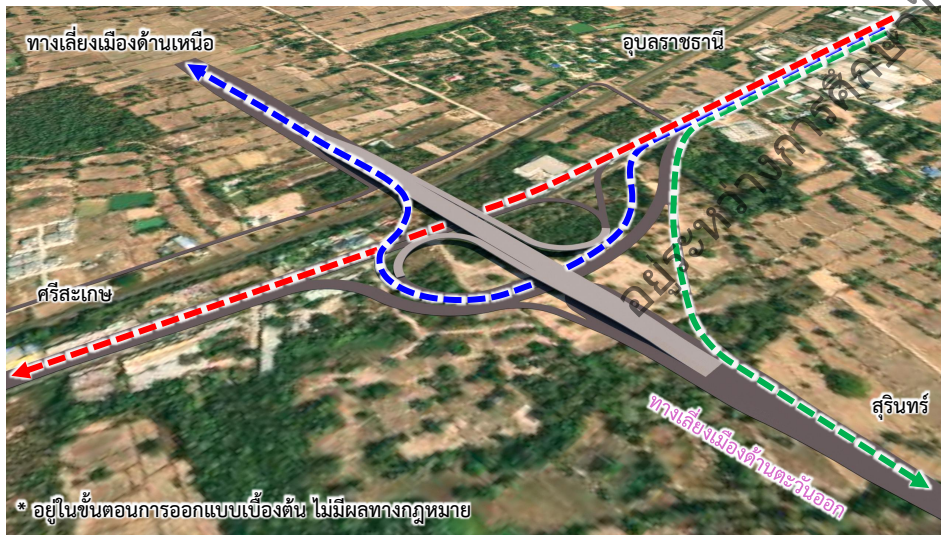
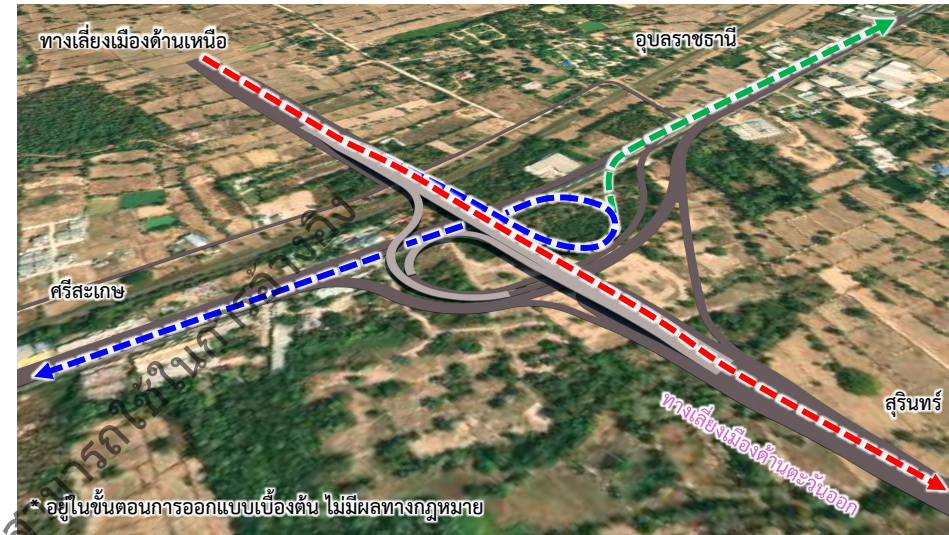
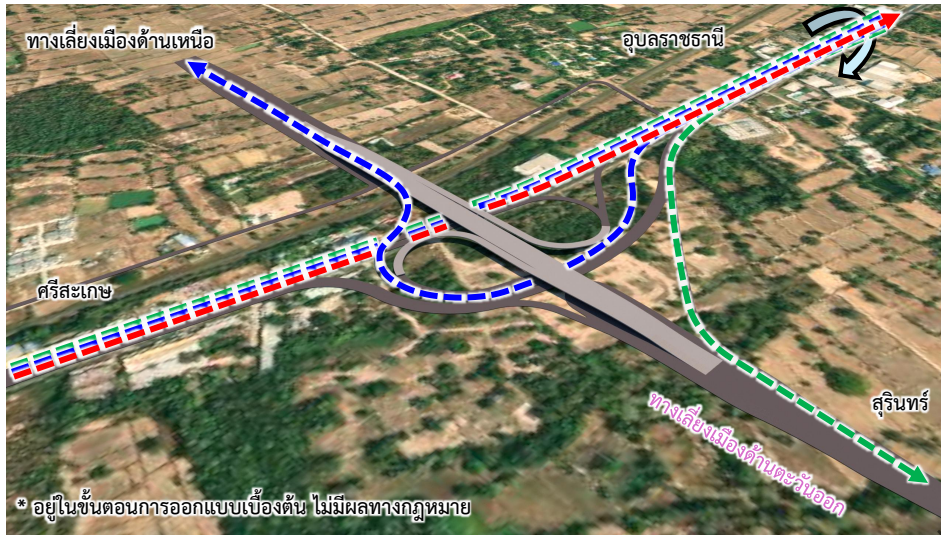
\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย

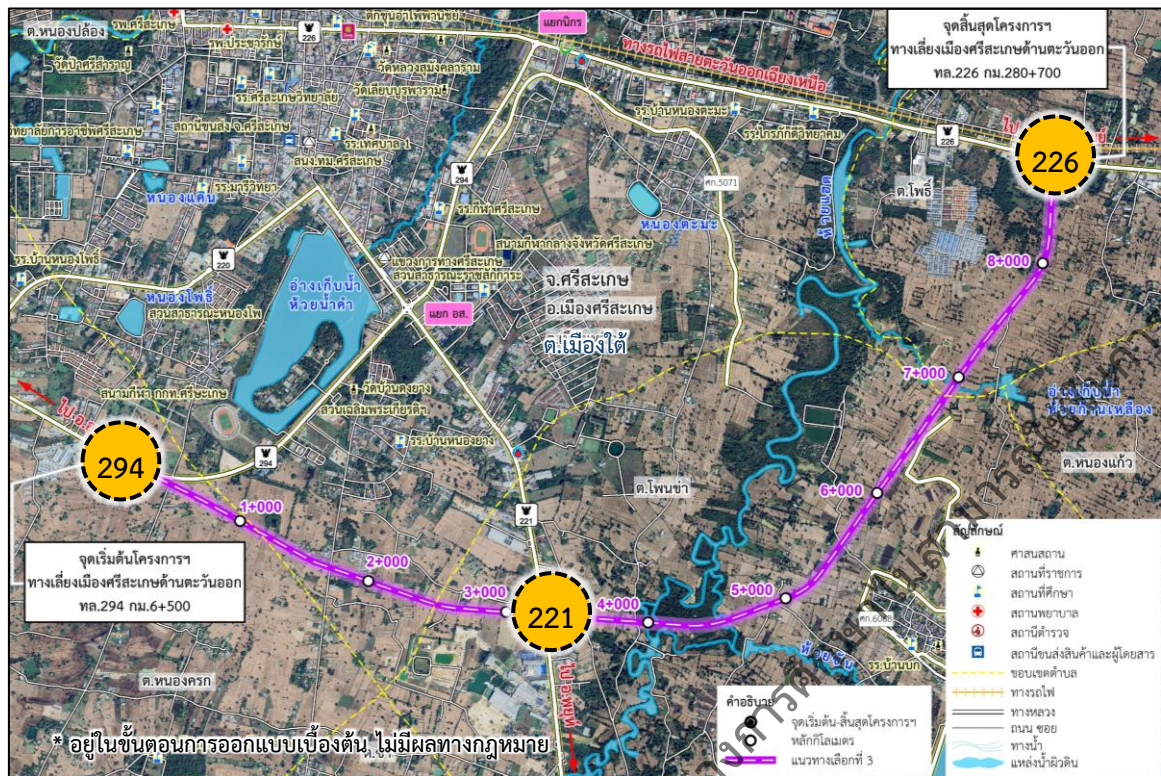


เกณฑ์การคัดเลือก	หลักเกณฑ์การพิจารณา	คะแนนรวม	แนวเส้นทางเลือก						
			รูปแบบทางเลือกที่ 1		รูปแบบทางเลือกที่ 2		รูปแบบทางเลือกที่ 3		
			ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	ค่าตัวคูณ	คะแนน	
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร		35							
	คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร		30.94	33.19	✓	31.80			
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		30							
	คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		26.10	28.50	✓	25.50			
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		35							
	คะแนนรวมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม		31.70	32.25	✓	33.48			
	คะแนนรวมทั้งหมด		88.74	93.94		90.78			
	ลำดับ		3	1	😊	2	😞		



\* อยู่ในขั้นตอนการออกแบบเบื้องต้น ไม่มีผลทางกฎหมาย



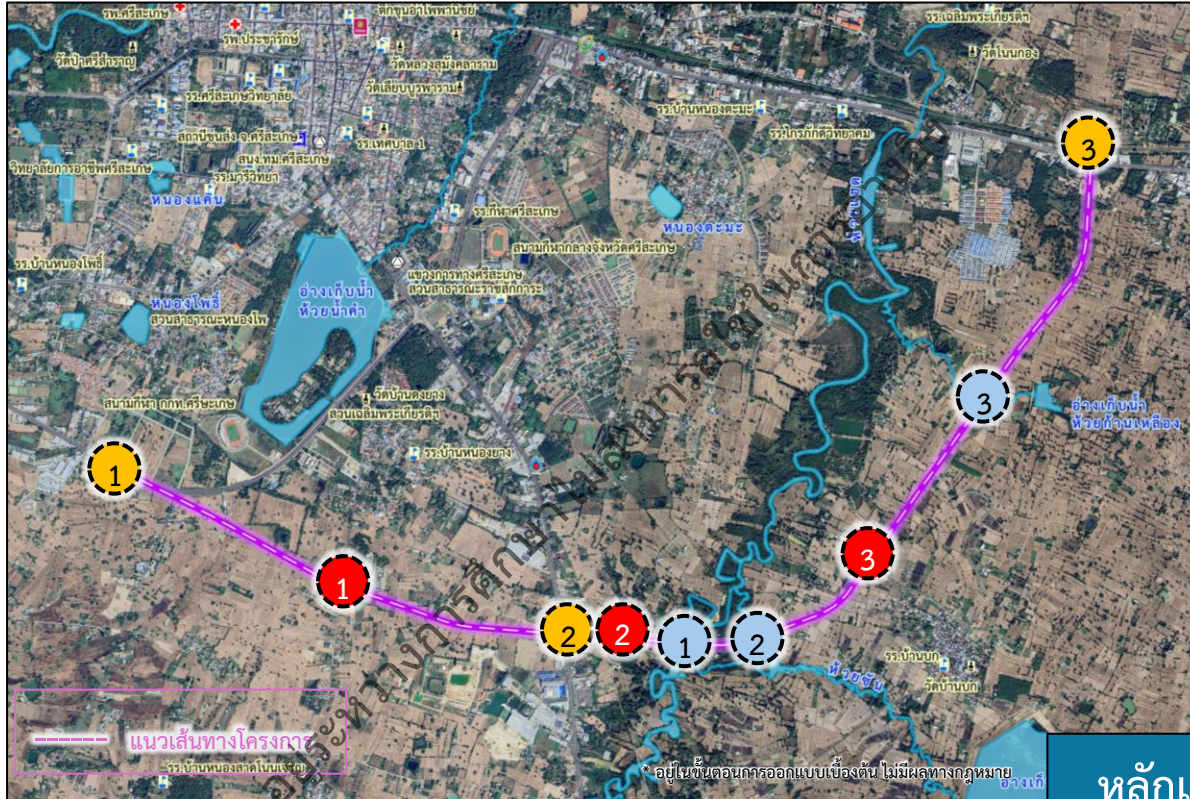


# รูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดถนน ทล.294 ทล.221 และ ทล.226 (รูปแบบพัฒนาโครงการ)





# งานคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพาน



1 จุดตัด ทล.294



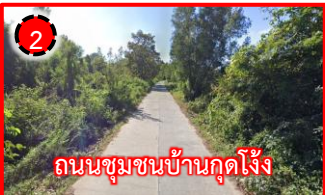
2 จุดตัด ทล.221



3 จุดตัด ทล.226



1 ถนนชุมชนบ้านโนนเจริญ



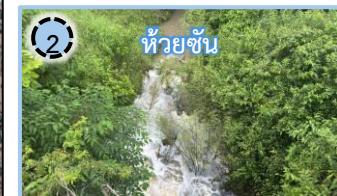
2 ถนนชุมชนบ้านกุดไผ่



3 ถนนชุมชนบ้านบก



1 ฝ้ายแอต



2 ฝ้ายชัน



3 ฝ้ายก้านเหลือง

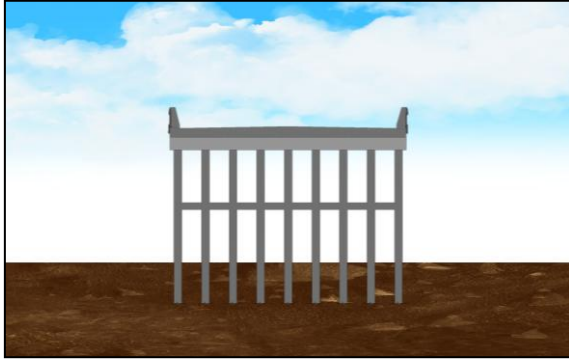
## หลักเกณฑ์การคัดเลือก

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

- มีความคงทน แข็งแรง และปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน
- ภาพลักษณ์สวยงาม สอดคล้องกับภูมิประเทศ
- ต้องการบำรุงรักษาน้อย
- งบประมาณก่อสร้าง มีความคุ้มค่า และเหมาะสม
- ไม่ส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพ โดยรอบหรือมีผลกระทบน้อยที่สุด

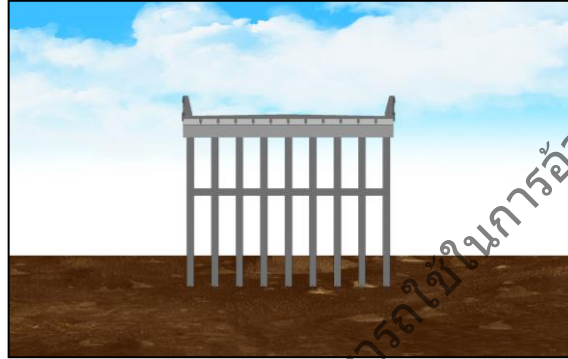
สะพานแบบพื้นคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อในที่  
(R.C. Slab Bridge)

ความยาวช่วงสะพาน ไม่เกิน 10 เมตร



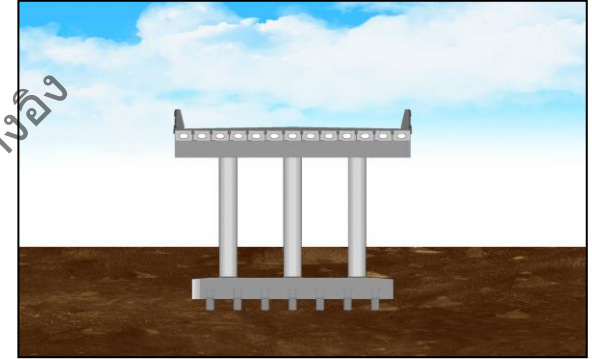
สะพานแบบแผ่นพื้นคอนกรีตอัดแรง  
สำเร็จรูป (P.C. Plank)

ความยาวช่วงสะพาน ไม่เกิน 12 เมตร



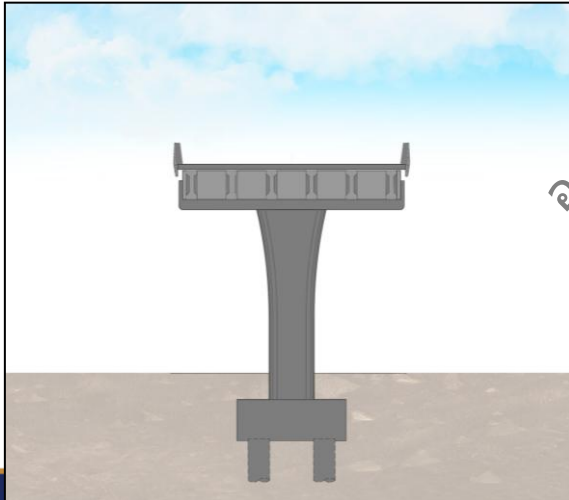
สะพานแบบคานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง  
(Box Bridge)

ความยาวช่วงสะพาน ไม่เกิน 20 เมตร



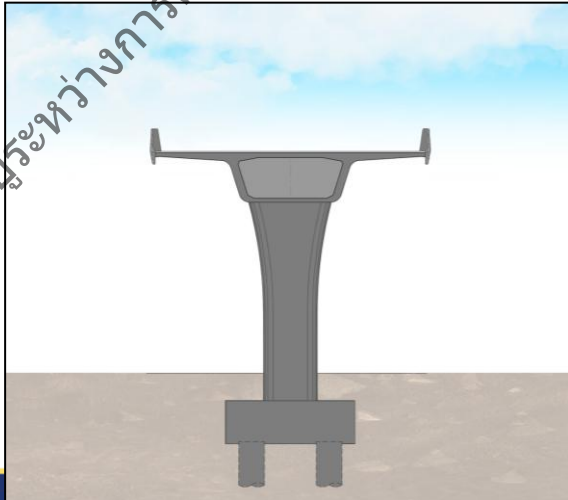
สะพานแบบคานคอนกรีตรูปตัวไอ  
(I- Girder Bridge)

ความยาวช่วงสะพาน 20-30 เมตร



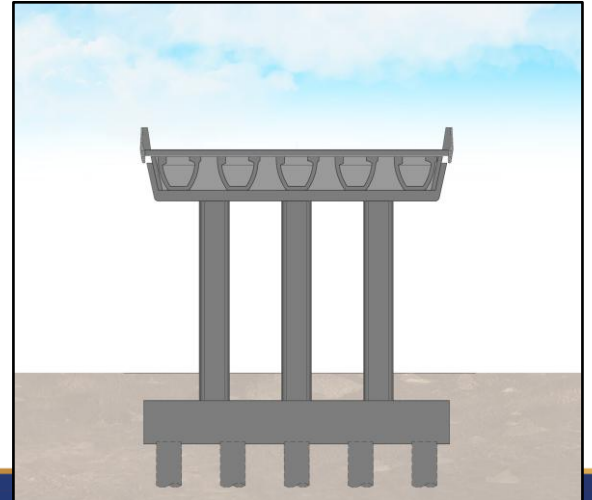
สะพานแบบคานกล่องหล่อในที่  
(Cast In-Situ Box Girder)

ความยาวช่วงสะพาน 30-40 เมตร

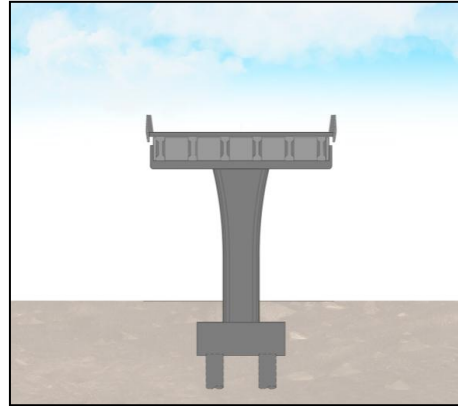


สะพานแบบคานคอนกรีตรูปตัวยู  
(U-Shape Girder Bridge)

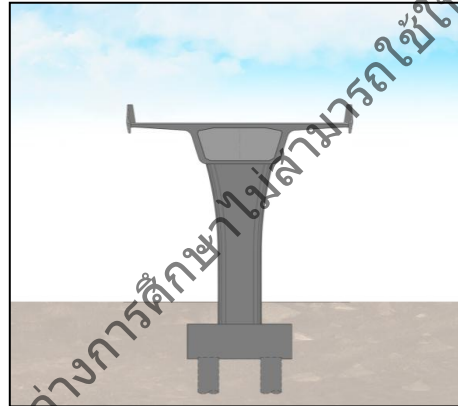
ความยาวช่วงสะพาน 25 เมตรขึ้นไป



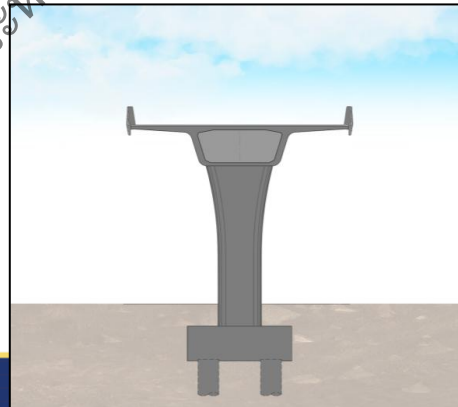
- รูปแบบที่ 1 : สะพานคอนกรีตรูปตัวไอ  
(Prestressed Concrete I - Girder)  
ความยาวช่วงสะพาน 20-30 เมตร



- รูปแบบที่ 2 : สะพานคอนกรีตอัดแรง  
รูปกล่องหล่อในที่  
(Cast in - situ Box Girder)  
ความยาวช่วงสะพาน 30-40 เมตร



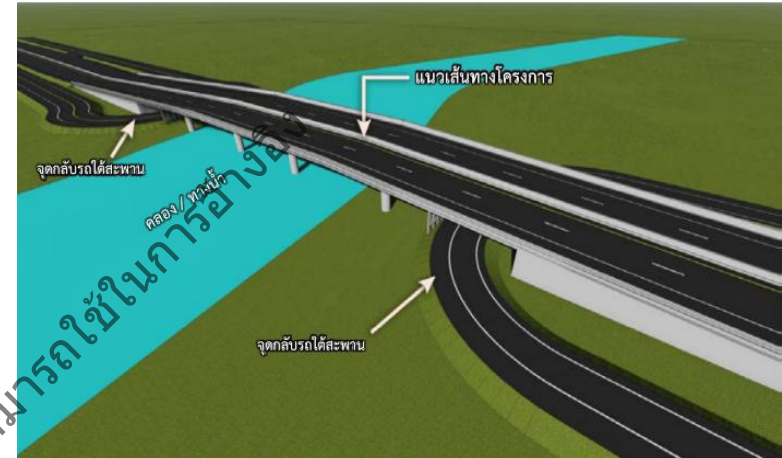
- รูปแบบที่ 3 : สะพานคอนกรีตอัดแรง  
รูปกล่องใช้ชิ้นส่วนหล่อสำเร็จ  
(Pre - cast Segmental Concrete  
Box Girder)  
ความยาวช่วงสะพาน 30-40 เมตร



## แนวคิดการออกแบบเบื้องต้น (จุดกลับรถ)



รูปแบบกลับรถแบบเกาะยก

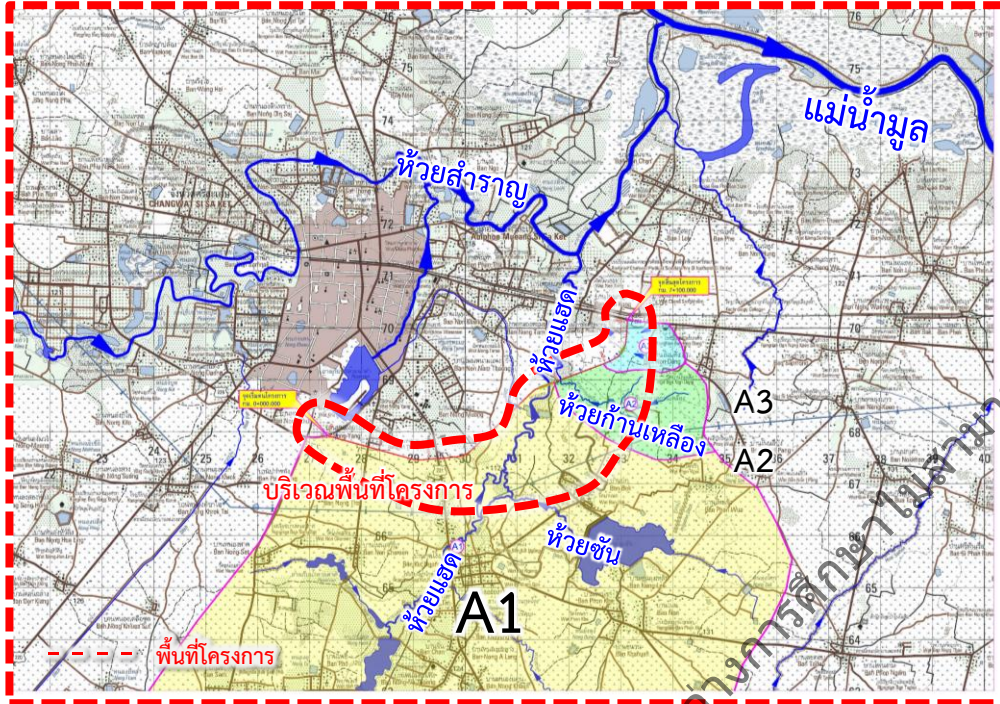


รูปแบบกลับรถได้สะพานข้ามลำน้ำ

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



# งานออกแบบระบบระบายน้ำ



Intensity-duration-frequency curve

จ.อุบลราชธานี

ค่าสัมประสิทธิ์การไหลของน้ำและความเข้มข้น

ตารางที่ 2.1-4 แสดงค่าสัมประสิทธิ์การไหลของน้ำที่ใช้สูตร Rational Formula

คุณลักษณะของพื้นที่	รอบปีการเกิดซ้ำ - ปี						
	2	5	10	25	50	100	500
พื้นที่ที่พัฒนา							
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

พื้นที่หน้า (สนาม, สวนสาธารณะ เหล่านี้เป็นต้น)

สภาวะไหล (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

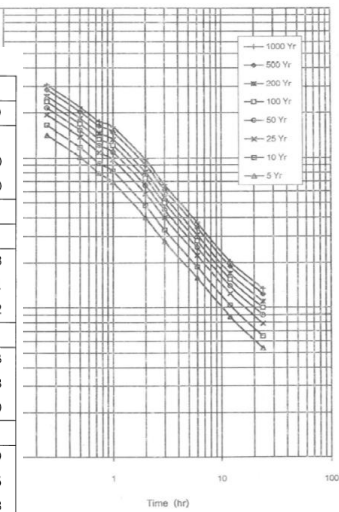
พื้นที่เพาะปลูก

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	0.47	0.56
3) ชื้นเกิน 7 %	0.39	0.41	0.45	0.48	0.52	0.58	



## การคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด

## รอบปีการเกิดซ้ำ (return period)

ระบบระบายน้ำทอกลม

10 ปี

ระบบระบายน้ำท่อเหลี่ยม

20 ปี

ระบบระบายน้ำสะพาน

50 ปี

ที่มา: คู่มือการออกแบบระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วมในทางหลวง, กรมทางหลวง

## งานออกแบบระบบระบายน้ำ

การคำนวณหาปริมาณน้ำหลากสูงสุด

พื้นที่รับน้ำ

น้อยกว่า 25 ตารางกิโลเมตร

Rational Method

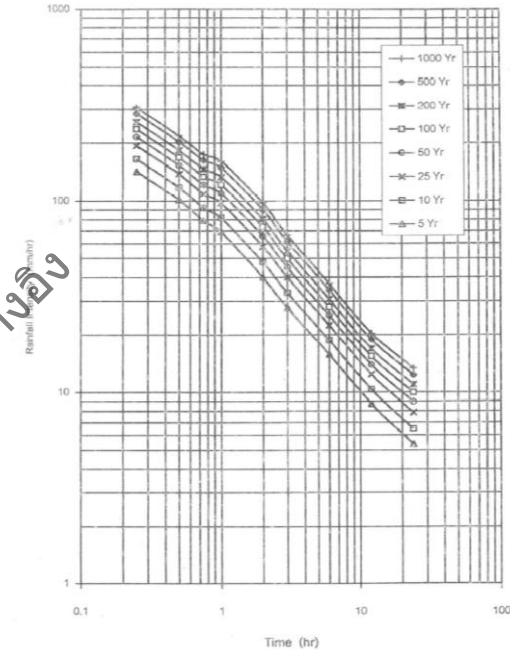
$$Q = 0.278 CIA$$

พื้นที่รับน้ำ

มากกว่า 25 ตารางกิโลเมตร

Snyder

$$Q = 0.01 Q_p (CI - 0.1) Tr A$$



Intensity-duration-frequency curve

จ.อุบลราชธานี

ตารางแสดงข้อมูลจำเพาะของพื้นที่รับน้ำย่อย

ลำดับที่	ลุ่มน้ำที่	ระยะทาง กม. - กม.	พื้นที่ รับน้ำ (A) ตร.กม.	คาบ ย่อยหลัง 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	-

# งานออกแบบระบบระบายน้ำ

## ตัวอย่างการออกแบบระบบระบายน้ำโครงการ

ตัวอย่างท่อลอดระบายน้ำแบบกลม



ตัวอย่างท่อลอดระบายน้ำแบบเหลี่ยม



ตัวอย่างสะพานข้ามลำน้ำ





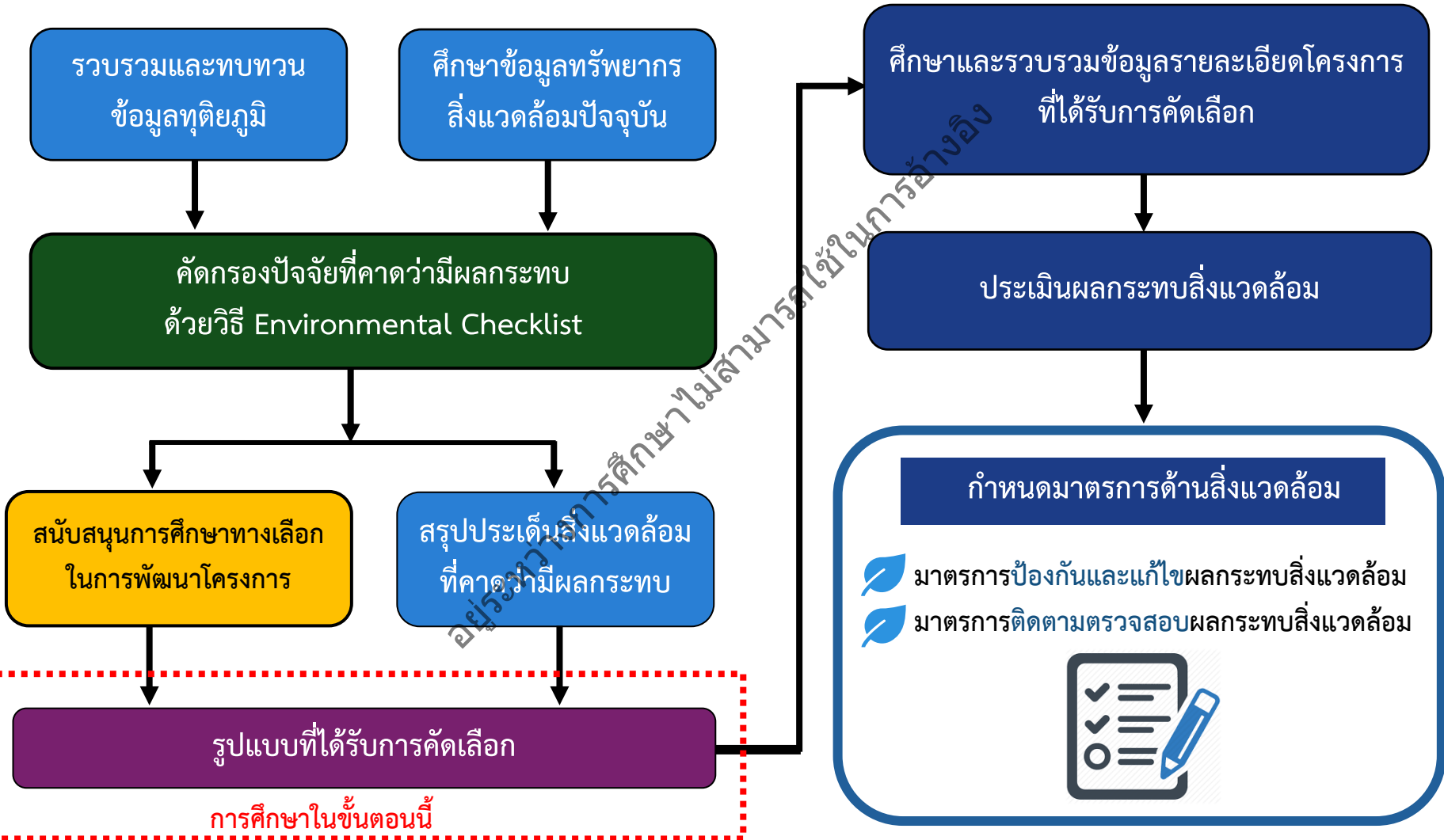
# การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม



อุปสรรคทางการศึกษาไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง

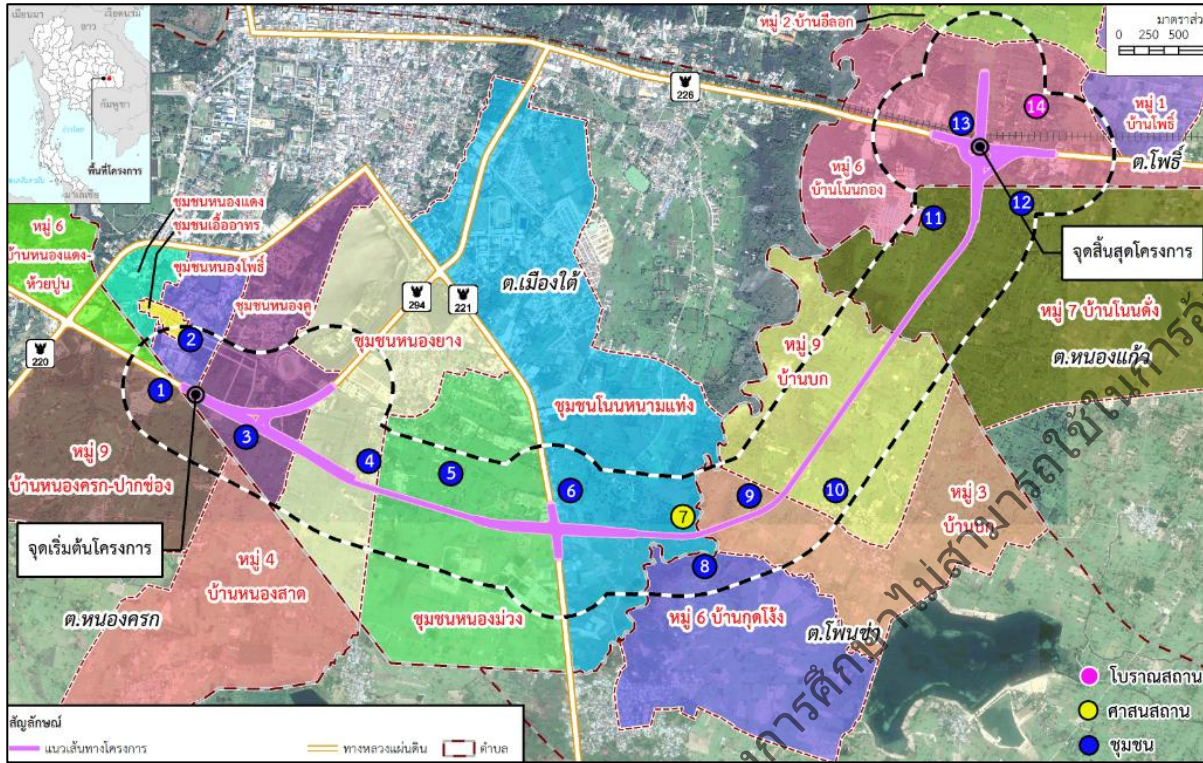


## ขั้นตอนการศึกษาสิ่งแวดล้อม





# พื้นที่ศึกษาและข้อจำกัดของรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือก



## อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

### ตำบลหนองครก

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

### ตำบลเมืองใต้

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

### ตำบลโพนข่า

- หมู่ 3 บ้านบก
- หมู่ 6 บ้านกุดไทรงาม
- หมู่ 9 บ้านบก
- ตำบลหนองแก้ว
- หมู่ 7 บ้านโนนตั้ง
- ตำบลโพธิ์
- หมู่ 1 บ้านโพธิ์
- หมู่ 2 บ้านอีลอก
- หมู่ 6 บ้านโนนทอง

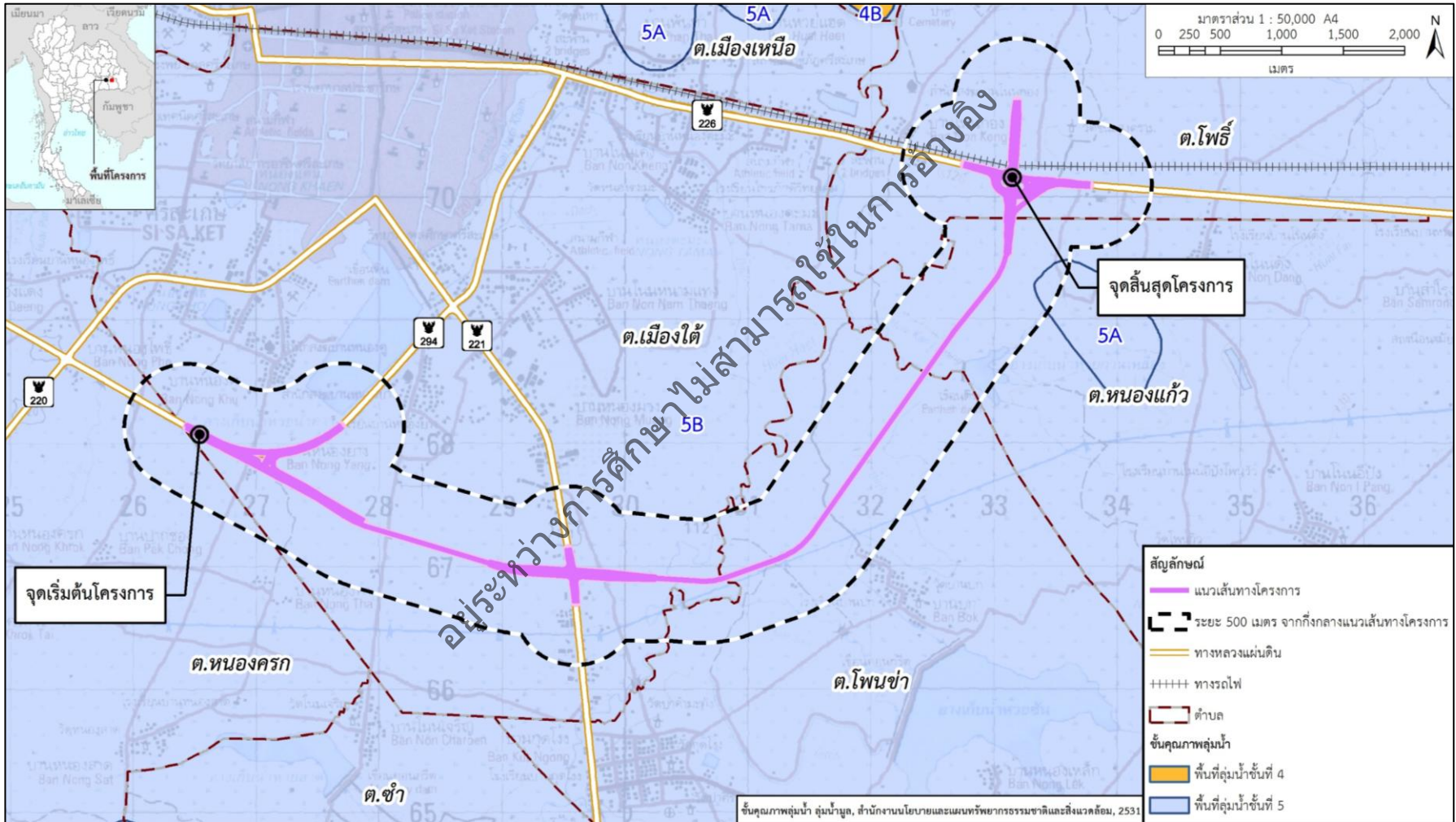
- แนวเส้นทาง
- ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.294
- ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.221
- ทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.226



วัดโนนแค (โบราณสถาน)  
หนังสือสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา  
ร 0420/1820 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2568

# ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5



# องค์ประกอบและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม 29 ปัจจัย

9 ปัจจัย



ทรัพยากรด้านกายภาพ

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

6 ปัจจัย

2 ปัจจัย



ทรัพยากรด้านชีวภาพ

- นิเวศวิทยาทางบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ

2 ปัจจัย



7 ปัจจัย



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

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

5 ปัจจัย

11 ปัจจัย



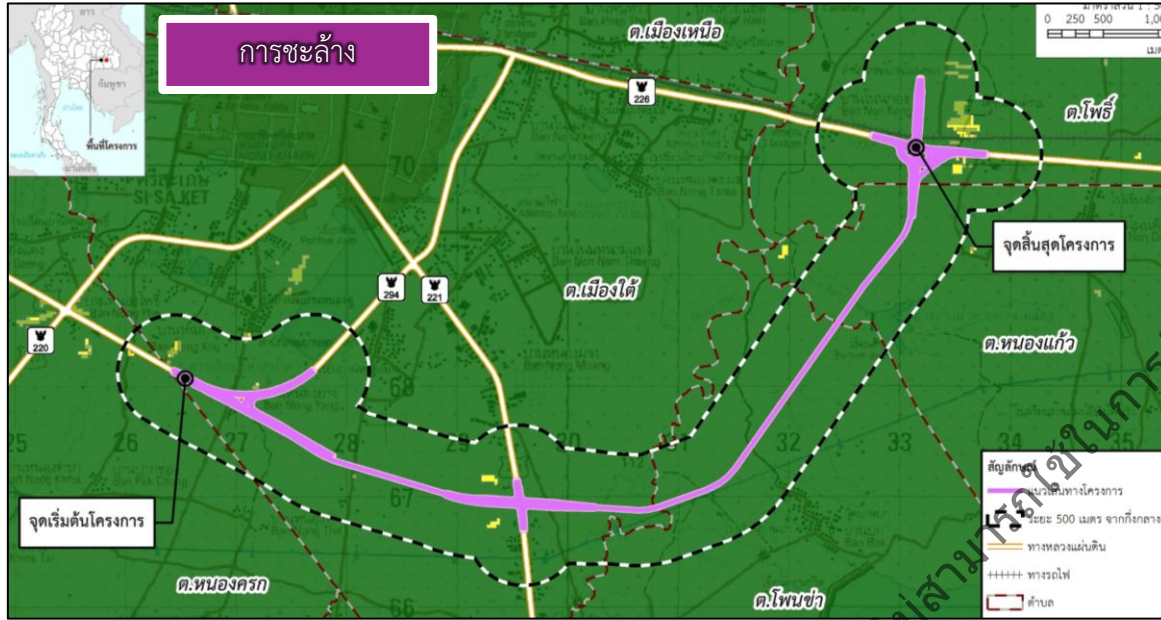
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

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

11 ปัจจัย

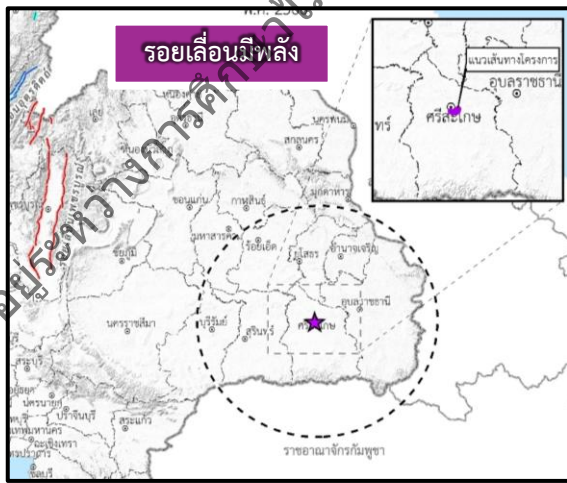
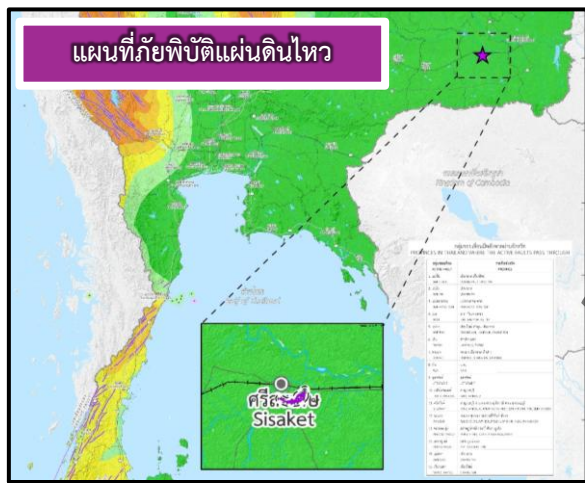
สรุปประเด็นที่คาดว่าจะมีผลกระทบ 24 ปัจจัย

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



# ทรัพยากรดิน

- ตะกอนดินถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางตัดผ่านและระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- กรณีที่เกิดการหลุดตัวบริเวณคอสะพานในระยะดำเนินการจะส่งผลกระทบต่อการสัญจรของผู้ใช้ทาง
- มีการสูญเสียดินจากการขุดดินเพื่อก่อสร้างฐานรากสะพาน



# ธรณีวิทยา

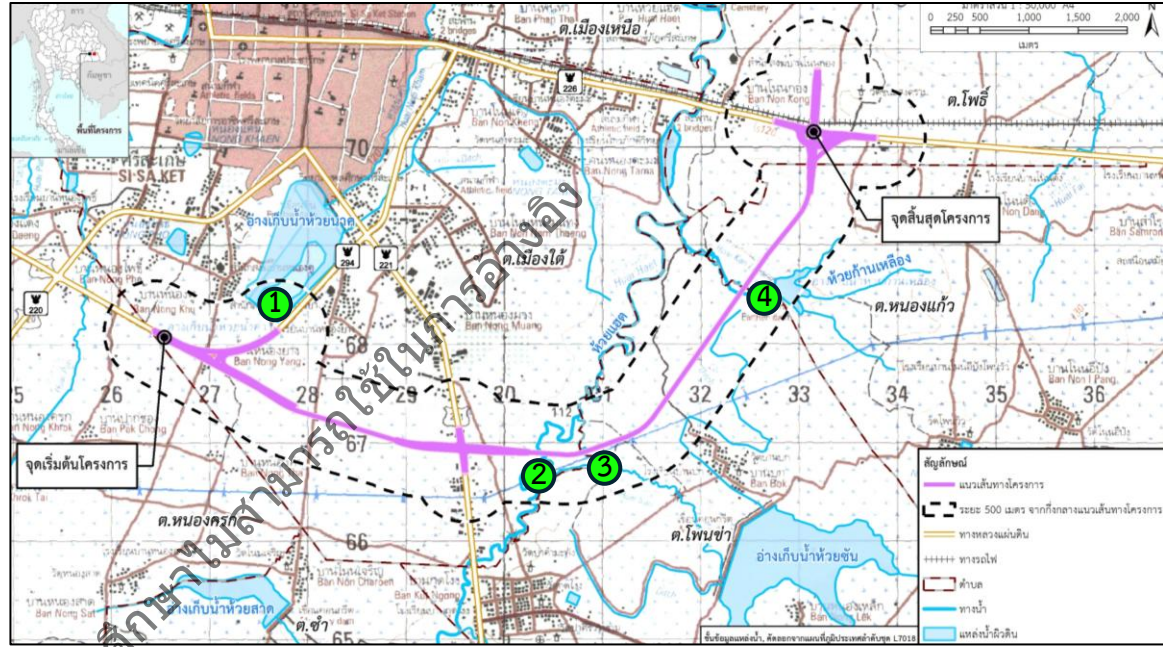
โครงสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำและทางแยกต่างระดับ อาจได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว

ความรุนแรงแผ่นดินไหวอยู่ในระดับ 1-3 ตามมาตราเมอร์คัลลี (ระดับเบา)

ห่างจากรอยเลื่อนเพชรบูรณ์ 343 กิโลเมตร

น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน/  
นิเวศวิทยาทางน้ำ/  
การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ

- เศษดินจากงานดินอาจถูกชะล้างไหลลงสู่แหล่งน้ำ และอุดตันระบบระบายน้ำริมทางหลวง
- การรบกวนของเศษวัสดุก่อสร้างของงานสะพานข้ามแหล่งน้ำ
- คุณภาพน้ำมีความขุ่นเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อระบบหายใจของสิ่งมีชีวิตในน้ำ



อ่างเก็บน้ำห้วยน้ำคำ



ห้วยแฮด



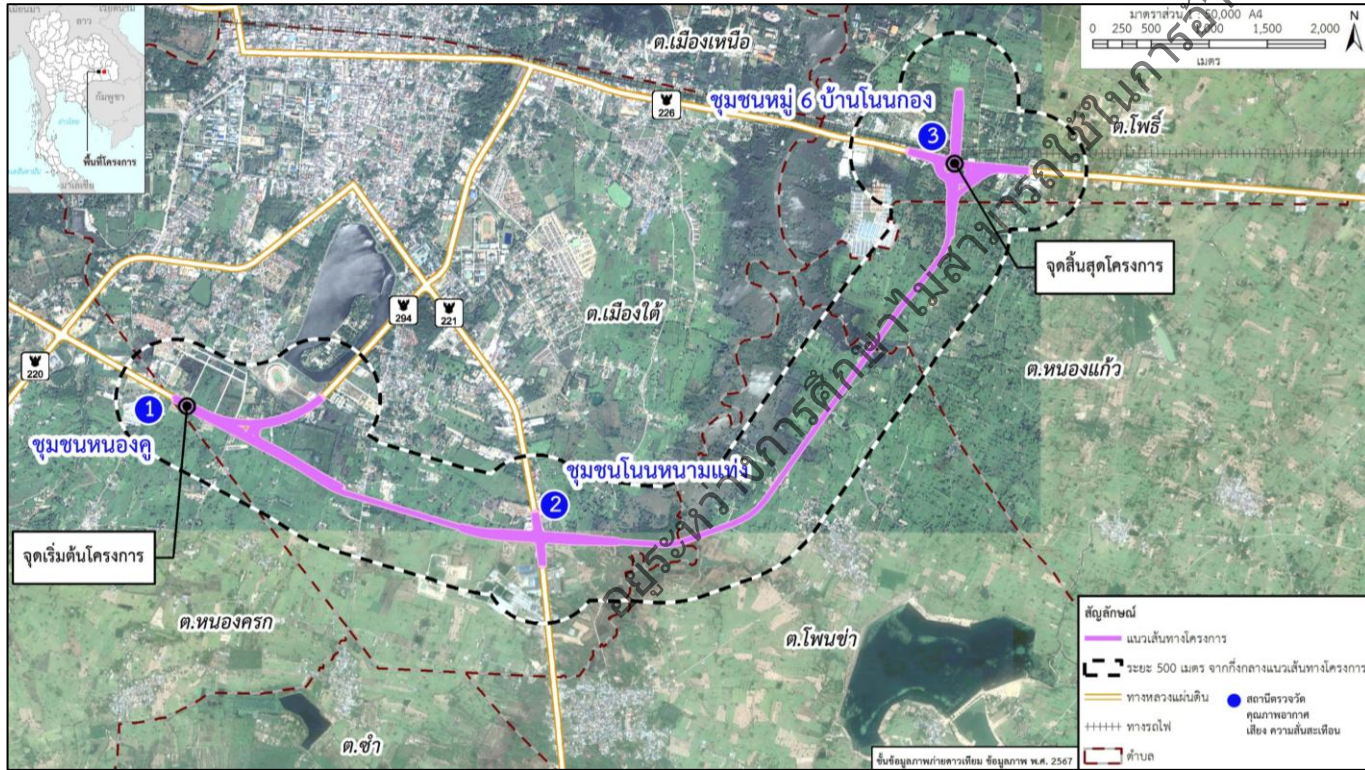
ห้วยชัน



ห้วยก้านเหล็ก

# คุณภาพอากาศ/เสียง/ความสั่นสะเทือน

ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 19-24 มิถุนายน 2568 ฤดูฝน (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้)  
อยู่ระหว่างการวิเคราะห์ผลในห้องปฏิบัติการ



## นิเวศวิทยาทางบก/การเกษตรกรรม/ การใช้ที่ดิน

ระบบนิเวศในปัจจุบันมีลักษณะเป็นแบบเกษตรกรรมชนบท



หลีกเลี่ยงพื้นที่โนนอิหม่าน  
ซึ่งเป็นพื้นที่ปลูกป่าของชุมชน



## การโยกย้ายและการเวนคืน/การแบ่งแยก

- การเวนคืนที่ดิน ทำให้เจ้าของกรรมสิทธิ์สูญเสียที่ดิน รวมทั้งอาจต้องโยกย้ายถิ่นฐานไปยังพื้นที่อื่น ซึ่งเป็นผลกระทบอย่างถาวรต่อประชาชน
- แปลงที่ดินที่แนวเส้นทางตัดผ่าน ทำให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่ง

## สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



การรื้อย้ายเสาไฟฟ้า ส่งผลให้มีการงดใช้บริการชั่วคราวไม่เกิน 6 ชั่วโมง/ครั้ง

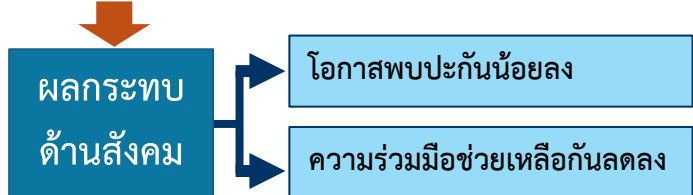
# การคมนาคมขนส่ง/ผู้ใช้ทาง/อุบัติเหตุและความปลอดภัย

# เศรษฐกิจ-สังคม



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

โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน (-)  
ผลกระทบด้านการคมนาคมไม่สะดวก



เศรษฐกิจของชุมชน (+)  
คนงานก่อสร้างซื้อสินค้าจากร้านค้าในชุมชน



## สาธารณสุข/สุขาภิบาล/อาชีวอนามัย



- กิจกรรมภายในบ้านพักคนงานก่อสร้างก่อให้เกิดน้ำเสีย/ขยะมูลฝอย
- เสียงดัง ความสั่นสะเทือน การฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนงานก่อสร้าง
- อุบัติเหตุจากการทำงานบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และใกล้แหล่งน้ำ

## โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ



โบราณสถานวัดโนนแค (ระยะห่าง 399 เมตร)

- การใช้เครื่องจักรทำให้บริเวณวัดโนนแคมีฝุ่นละออง เสียง และความสั่นสะเทือนเพิ่มสูงขึ้น
- ความไม่สะดวกในการเดินทางเข้าสู่พื้นที่
- มองเห็นภาพไม่สวยงามในระหว่างการก่อสร้าง



# มาตรการทั่วไป ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ

อยู่ระหว่างการศึกษาและสามารถดำเนินการได้อย่างยิ่ง



# คุณภาพอากาศ เลี่ยง ความสั่นสะเทือน

เสียงรบกวน  
ฝุ่นละอองฟุ้งกระจาย  
ความสั่นสะเทือน



การฉีดพรมน้ำพื้นที่เปิดหน้าดิน



กำหนดน้ำหนักบรรทุก



ก่อสร้างช่วงเวลากลางวัน  
08.00-17.00 น.



ซ่อมบำรุงเครื่องจักรอยู่เสมอ

อยู่ระหว่างการการศึกษาไม่สามารถอ้างอิง



# สาธารณสุข/อาชีพอนามัย/สุขาภิบาล



ห้องน้ำห้องส้วมถูกหลักสุขาภิบาล



ถังรองรับมูลฝอย



ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสีย



อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น



รถรับส่งผู้ป่วย



อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล



# คุณภาพน้ำ/นิเวศวิทยาทางน้ำ การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ



หลีกเลี่ยงการก่อสร้างช่วงฝนตกหนัก



ติดตั้งตาข่ายใต้โครงสร้างสะพาน



จัดหาเครื่องสูบน้ำ





# การดำเนิงาน ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

อยู่ระหว่างการพิจารณาไม่ส่าใช้ในการอ้างอิง

# แผนการจัดประชุม



## การประชาสัมพันธ์โครงการและหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



# การประชาสัมพันธ์โครงการ





# การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ ไลน์ และเพจเฟซบุ๊กโครงการ

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 6: ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)**

**ขอเชิญผู้สนใจเข้าร่วม** การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วันพฤหัสบดีที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2568  
เวลา 09.00-12.00 น.  
ณ ห้องศรีพินา โรงแรมศรีลาจอน  
ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

www.thailandhighwaysurvey.com | email:abc.com@gmail.com  
BypassSisaket #5 @200pwzw | 0 2855 6460 no.12 +53 08 5813 1187

ฝ่ายกรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ได้ว่าจ้างสำนักที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ซีพี แพลน โปรเฟสชันอล จำกัด บริษัท เอเชีย แม็ป คอนซัลตันซ์แอนด์ จำกัด บริษัท อินเทลคอมพานี จำกัด และบริษัท ไบปรอสเทค จำกัด รับผิดชอบโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

**BypassSisaket (East)**  
Posts: 4

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 4: ขอเชิญเข้าร่วมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

สำนักงานหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก

085 813 1107

ข่าวประชาสัมพันธ์ฉบับที่ 6: ขอเชิญเข้าร่วมประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ดูเพิ่มเติม

**โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)**

**ขอเชิญผู้สนใจเข้าร่วม** การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วันพฤหัสบดีที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2568  
เวลา 09.00-12.00 น.  
ณ ห้องศรีพินา โรงแรมศรีลาจอน  
ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ  
-ด้านตะวันออก.com

BypassSisaket (East)  
หรือ @200pwzw

ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก





# การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ



จุดเริ่มต้นโครงการ (ทล.294)



จุดสิ้นสุดโครงการ (ทล.226)



แนวทางหลวงศรีสะเกษที่ 1



แนวทางหลวงศรีสะเกษที่ 2



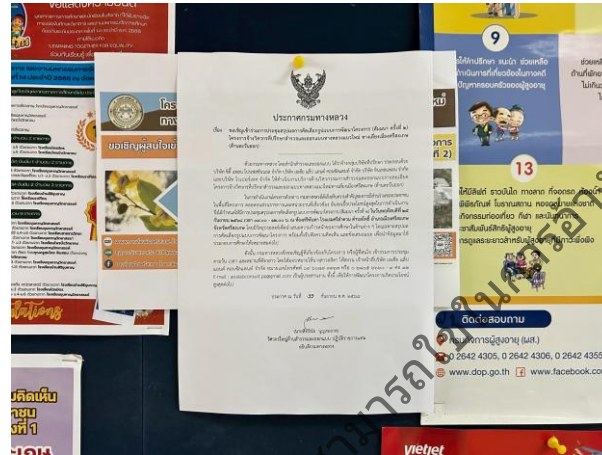
องค์การบริหารส่วนตำบลโพ้นฟ้า



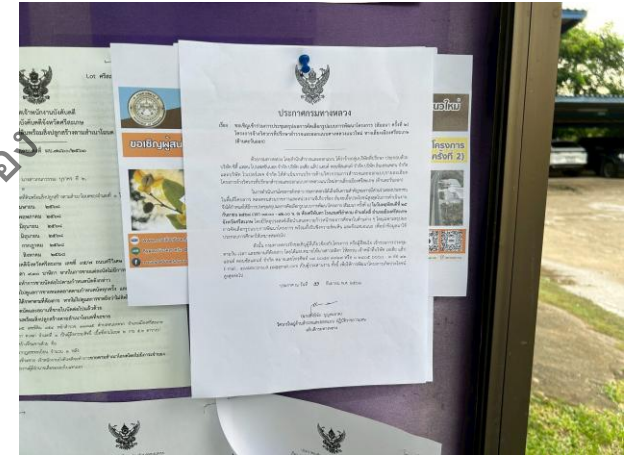
# การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ



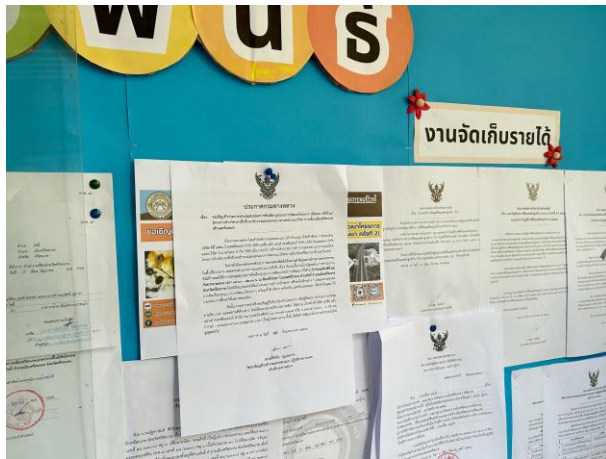
ศาลากลางจังหวัดศรีสะเกษ



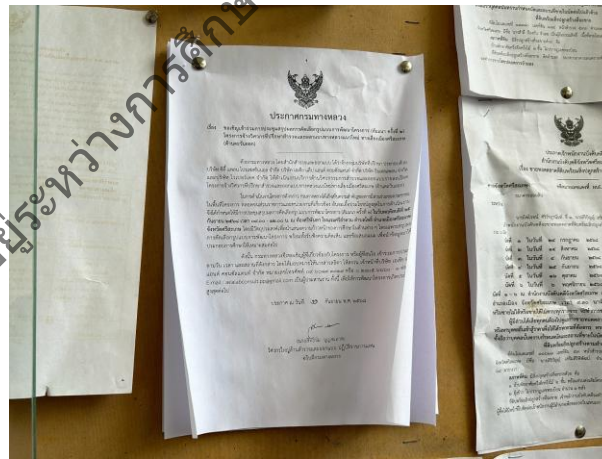
องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ



องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก



องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์



องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว



องค์การบริหารส่วนตำบลพนง่า



## การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ



ดำเนินการเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2568



# การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ



องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก



เทศบาลเมืองศรีสะเกษ



องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์



ชุมชนไกรภักดี



ชุมชนหนองม่วง



ตลาดยูเทียร์น

## การหารือนายอำเภอเมืองศรีสะเกษ



การหารือนายกำนวลินทร์ เมืองแก้ว นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ

ดำเนินการเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2568

# ผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



## ระยะเวลา สถานที่ จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม และประธานการประชุม



วันพฤหัสบดีที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ ห้องประชุมห้วยชัน องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า  
อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ  
ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 60 คน  
นายกันวลินทร์ เมืองแก้ว นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ ประธานการประชุม



วันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น.

ณ ห้องประชุมแดนลำดวน แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1  
ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ  
ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 54 คน  
นางสาวอมร นามบุตร ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองศรีสะเกษ ประธานการประชุม



# ภาพการประชุม

## กลุ่มที่ 1

## กลุ่มที่ 2



นายกัณวรินทร์ เมืองแก้ว  
นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
ประธานเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม  
ถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุม  
รับชมบอร์ดนิทรรศการ



นางสาวอมร นามบุตร  
ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
ประธานเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม  
ถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุม  
รับชมบอร์ดนิทรรศการ



ที่ปรึกษานำเสนอ  
รายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุม  
รับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุม  
รับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุม  
รับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้แทนกรมทางหลวงตอบข้อซักถาม



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษาตอบข้อซักถาม

## สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่สำคัญจากการประชุม

01 เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 3  
(แนวสีชมพู)

02 กังวลเรื่องการระบายน้ำให้ใช้ท่อลอดเหลี่ยม  
(Box Culvert) ในการระบายน้ำในพื้นที่

03 ให้ออกแบบรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการเป็น  
เกาะกลางแบบยก (Raised Median) และเกาะ  
กลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

04 ให้ออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอดบริเวณจุดตัด  
ทางหลวงหมายเลข 221

05 ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบ ด้านฝุ่นละออง เสียง  
ความสั่นสะเทือน อุบัติเหตุและความปลอดภัย  
ในระยะก่อสร้าง

06 กังวลผลกระทบบริเวณโนนอีหม่าน ซึ่งเป็นพื้นที่  
ปลูกป่าของชุมชน

07 ให้ดำเนินการก่อสร้าง โครงการโดยเร็ว

08 ให้เชิญกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ  
เข้าร่วมการประชุม

09 กังวลผลกระทบจากการเวนคืน เพื่อก่อสร้าง  
โครงการ และราคาค่าเวนคืน



# จบการนำเสนอ

ขอบคุณครบ/ค่ะ





# การรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ