



# โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)



ดำเนินการศึกษาโดย



บริษัท ซิตี้ แพลน  
โพรเฟสชันนอล จำกัด



บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์  
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินเทลแพลน จำกัด



บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด



กำหนดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)  
วันพฤหัสบดีที่ 25 กันยายน 2568 เวลา 09.00-12.00 น.  
ณ ห้องศรีพันทา โรงแรมศรีลาดวน ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

---

09.00-09.30 น.	ลงทะเบียนและรับเอกสาร
09.30-09.45 น.	พิธีเปิดการประชุม - กล่าวรายงาน โดย ผู้แทนกรมทางหลวง - กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ หรือผู้แทน
09.45-09.50 น.	นำเสนอวิทัศน์โครงการ
09.50-11.00 น.	นำเสนอข้อมูลโครงการ - การศึกษาด้านวิศวกรรม โดย นายคมชาญ ชัยพิทักษ์โรจน์ ผู้จัดการโครงการ นายศรศักดิ์ แก้วแบน วิศวกรงานทาง - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม โดย นางรังษิยา กมลพนัส ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม - การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดย ดร.กิตติพงษ์ เพิ่มพูล ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม ของประชาชน
11.00-11.50 น.	การรับฟังความคิดเห็นและการอภิปรายตอบข้อซักถาม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง และผู้แทนกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา
11.50-12.00 น.	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปิดการประชุม

\*\*\*\*\*



เอกสารประกอบการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)  
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก)

สารบัญ

	หน้า	
1	ความเป็นมาของโครงการ	1
2	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
3	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ	2
4	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
5	ลักษณะโครงการ	5
6	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	5
6.1	สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา	5
6.2	สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ	9
7	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	16
7.1	นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	16
7.2	พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	20
8	การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ	24
8.1	รูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ	24
8.2	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	30
8.3	รูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ	38
9	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	57
9.1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	58
9.2	การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	58
9.3	การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	61
10	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	66
10.1	ด้านวิศวกรรม	66
10.2	ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม	66
10.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	66
11	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	67



## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
7-1	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	16
7-2	การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554	17
8-1	รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ	25
8-2	ผลการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ	29
8-3	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	32
8-4	ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกของโครงการ	36
8-5	รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294	40
8-6	ผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294	44
8-7	รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221	46
8-8	ผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221	50
8-9	รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226	52
8-10	ผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226	56
9-1	การประชาสัมพันธ์โครงการ	58
9-2	การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	60
9-3	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลโพนข่า อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	62
9-4	สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	65



## สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	4
6-1	ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ	7
6-2	โครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่โครงการ	8
6-3	สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500	9
6-4	สภาพพื้นที่บริเวณช่วงแนวเส้นทางโครงการ	11
6-5	สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700	13
6-6	ข้อจำกัดพื้นที่โครงการ	15
7-1	ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560	19
7-2	โบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	21
7-3	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	22
7-4	พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	23
8-1	รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)	29
8-2	แนวเส้นทางเลือกของโครงการ	31
8-3	แนวเส้นทางของโครงการ แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)	37
8-4	รูปตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการ	38
8-5	การคาดการณ์ปริมาณจราจรของทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 294	39
8-6	รูปแบบที่เหมาะสมจุดตัดทางแยกบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294 รูปแบบที่ 1 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)	44
8-7	การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 221	45
8-8	รูปแบบที่เหมาะสมจุดตัดทางแยกบริเวณจุดตัดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221 รูปแบบที่ 1 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)	50
8-9	การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับทางหลวงหมายเลข 226	51



## สารบัญญรูป (ต่อ)

รูปที่		หน้า
8-10	รูปแบบที่เหมาะสมจุดตัดทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226 รูปแบบที่ 2 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)	56
9-1	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	57
9-2	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	61
9-3	บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลโพนข่า อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	62
9-4	บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ	63

## 1. ความเป็นมาของโครงการ

จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา และมีจุดผ่านแดนช่องสงฆำ อำเภอกงสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่เป็นเส้นทางสำคัญในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ประกอบกับมีทรัพยากรดินและน้ำที่มีความเหมาะสมต่อการทำเกษตรกรรม รวมทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายประเภทที่สำคัญ ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร ทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ ส่งผลให้ปัจจุบันมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษเพิ่มสูงมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันสภาพการจราจรในเขตเมืองศรีสะเกษ มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและติดขัด สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดมาจากโครงการขยายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษยังไม่ครบวงรอบ โดยมีเพียงเฉพาะทางทิศใต้ที่มีทางหลวงหมายเลข 294 ทำหน้าที่เป็นถนนเลี่ยงเมือง ประกอบกับอำเภอเมืองศรีสะเกษมีอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจสูง เนื่องจากมีการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมีแนวโน้มมากขึ้นทุกปี ส่งผลให้มีความต้องการเดินทางในโครงข่ายทางหลวงและถนนในเขตเมืองศรีสะเกษสูงมากขึ้น จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปัญหาการจราจรและขนส่งสินค้าในอนาคต โดยมีแนวคิดในการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายถนนวงแหวนรอบเมืองศรีสะเกษ เป็นทางเลือกสำหรับผู้เดินทางระยะไกลที่ไม่จำเป็นต้องผ่านเขตตัวเมืองศรีสะเกษใช้เป็นทางเลี่ยงเมือง โดยเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563 กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาสำรวจและออกแบบทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านเหนือไปแล้ว ภายใต้ชื่อ “งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจรทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ)”

ทั้งนี้ เพื่อให้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษครบวงรอบ กรมทางหลวงจึงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณชุมชนหนองคู ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนกอง ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยเส้นทางดังกล่าวเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จจะนอกจะเป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง และรองรับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในเขตเมืองศรีสะเกษแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนการเดินทางท่องเที่ยว และรองรับการขนส่งสินค้าเกษตรและอื่น ๆ ของจังหวัด ซึ่งสนับสนุนแผนพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. 2567) ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ และประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ หรือหลักฐานทางโบราณคดี ในพื้นที่ระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า เป็นที่ตั้งของโบราณสถานวัดโนนแค โดยพบหลักฐานที่สำคัญ คือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคารก่ออิฐถือปูนในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์ ทำให้โครงการเข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2568 ลำดับที่ 20.7 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและ

พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนก่อสร้างโครงการ

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัท ซิตี แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท อินเทลแพลน จำกัด และบริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด ดำเนินโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) เพื่อให้การพัฒนาโครงการเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการน้อยที่สุด โดยในการศึกษาครั้งนี้ กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้กำหนดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ควบคู่ไปกับการศึกษาด้านอื่น ๆ ตลอดระยะเวลาการศึกษา ปัจจุบันการศึกษาได้ดำเนินการมาถึงขั้นตอนการสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ ดังนั้น โครงการจึงจัดให้มีการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม รวมทั้งความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่าง ๆ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ ในขณะเดียวกันยังเปิดโอกาสให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่อผลการศึกษาในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ผลการศึกษาสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและผู้ใช้ทางมากที่สุด รวมทั้งส่งผลกระทบต่อประชาชนและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

## 2. วัตถุประสงค์

### 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE Report)
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

### 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาแต่ละด้านให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ และความก้าวหน้าของการศึกษาด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อผลการศึกษาโครงการ

## 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

- 1) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร รองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น รวมถึงช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและการเดินทาง
- 2) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น
- 3) ช่วยส่งเสริมด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัดศรีสะเกษ และพื้นที่ใกล้เคียง



#### 4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการเป็นพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการที่พิจารณาแล้ว เห็นว่าโครงการมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้างออกไป ซึ่งจากการตรวจสอบ พบว่า อยู่ใน พื้นที่บางส่วนของ 3 หมู่บ้าน ของตำบลหนองครก 7 ชุมชน ของตำบลเมืองใต้ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพนข่า 1 หมู่บ้าน ของตำบลหนองแก้ว และ 3 หมู่บ้าน ของตำบลโพธิ์ อำเภอมือศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ แสดงดัง ตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1  
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
จังหวัดศรีสะเกษ	อำเภอมือศรีสะเกษ	1. ตำบลหนองครก	1) หมู่ 4 บ้านหนองสาต	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก
			2) หมู่ 6 บ้านหนองแดง-ห้วยปูน	
			3) หมู่ 9 บ้านหนองครก-ปากช่อง	
		2. ตำบลเมืองใต้	1) ชุมชนหนองคู	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
			2) ชุมชนเอื้ออาทร	
			3) ชุมชนหนองแดง	
			4) ชุมชนหนองม่วง	
			5) ชุมชนหนองยาง	
			6) ชุมชนหนองโพธิ์	
			7) ชุมชนโนนหนามแท่ง	
		3. ตำบลโพนข่า	1) หมู่ 3 บ้านบก	องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า
			2) หมู่ 6 บ้านกุดโจ้ง	
			3) หมู่ 9 บ้านบก	
		4. ตำบลหนองแก้ว	1) หมู่ 7 บ้านโนนดั่ง	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว
		5. ตำบลโพธิ์	1) หมู่ 1 บ้านโพธิ์	องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์
2) หมู่ 2 บ้านอีลอก				
3) หมู่ 6 บ้านโนนกอง				
1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	17 หมู่บ้าน/ชุมชน	5 หน่วยงาน



## 5. ลักษณะโครงการ

เป็นการสำรวจ ออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) โดยมีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณชุมชนหนองคู ตำบลเมืองใต้ อำเภอเมืองศรีสะเกษ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณชุมชนหมู่ 6 บ้านโนนกอง ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ รวมทั้งออกแบบจุดเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 221 และบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 ให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง ปริมาณการจราจรในอนาคต เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัย รวมถึงผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อม

## 6. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการเป็นทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 มีระยะทาง 8.732 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ 1 ชุมชนของตำบลหนองครก 4 ชุมชน ของตำบลเมืองใต้ 2 ชุมชน ของตำบลโพธิ์ 1 ชุมชน ของตำบลหนองแก้ว และ 1 ชุมชน ของตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ มีขนาด 4 ช่องจราจร แสดงดังรูปที่ 6-1

จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 อยู่ในพื้นที่ตำบลหนองครก อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นถนนทางหลวงขนาด 4 - 6 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทางเกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) เขตทาง 40 เมตร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่ชุมชน

จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 อยู่ในพื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นถนนทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) มีไหล่ทาง เกาะกลางถนนแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เขตทาง 40 เมตร พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชุมชน

### 6.1 สภาพโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษา

โครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ มีรายละเอียดดังรูปที่ 6-2 ดังนี้

#### (1) ทางหลวงแผ่นดิน ประกอบด้วย

##### 1.1) ทางหลวงหมายเลข 226 (ตอน ห้วยทับทัน - ศรีสะเกษ และตอนศรีสะเกษ - ห้วยขะยุง)

ทางหลวงหมายเลข 226 เป็นถนนที่แยกออกมาจากทางหลวงหมายเลข 224 ในพื้นที่อำเภอเมืองนครราชสีมา มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก เข้าสู่จังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านอำเภอลำปลายมาศ และอำเภอเมืองบุรีรัมย์ จากนั้นแนวเส้นทางเลี้ยวไปทางขวาวบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 2447 ผ่านพื้นที่อำเภอกระสัง เข้าสู่เขตจังหวัดสุรินทร์ ที่อำเภอเมืองสุรินทร์ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 293 จากนั้นเข้าสู่ตัวเมืองสุรินทร์มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ผ่านอำเภอศีขรภูมิ อำเภอสำโรงทาบ เข้าสู่เขตจังหวัดศรีสะเกษ ที่อำเภอห้วยทับทันจากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวา

ที่สี่แยกสี่มปอยน้อย มุ่งหน้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 (ถนนเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ) จากนั้นเส้นทางจะเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษ และจะเริ่มเส้นทางอีกครั้งตามถนนอุบล ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 ผ่านอำเภอกันทรารมย์ ข้ามทางรถไฟสายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี เข้าสู่เขตจังหวัดอุบลราชธานี ที่อำเภอวารินชำราบ จากนั้นเส้นทางจะตัดกับทางหลวงหมายเลข 231 (ถนนวงแหวนรอบเมืองอุบลราชธานี - วารินชำราบ) สิ้นสุดเส้นทางในเขตเทศบาลเมืองวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยทางหลวงสายนี้เดิมเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจรตลอดสาย และได้ดำเนินการขยายเป็น 4 ช่องจราจรในช่วงแรก คือ ช่วงศรีสะเกษ - อำเภอวารินชำราบ และแยกหัวทะเล - ท่าอากาศยานนครราชสีมา โดยในปัจจุบัน บริเวณ กม.188+800 ถึง กม.200+910 สายบ้านพม่า - อำเภอศีขรภูมิ ระยะทาง 12.11 กิโลเมตร กำลังดำเนินโครงการขยายขนาดช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร

**1.2) ทางหลวงหมายเลข 220 (ตอน ศรีสะเกษ - วังหิน)** เป็นเส้นทางเชื่อมต่อจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ ไปยังอำเภออุทุมพร โดยเริ่มจากแยกจากถนนอุทุมพร (ทางหลวงหมายเลข 220 ตัดกับ ทางหลวงหมายเลข 221) ในเขตเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 294 (แยกโรงโอดิม) ผ่านอำเภอวังหินและอำเภออุทุมพร และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 24 (ห่างจากสี่แยกอุทุมพรประมาณ 7 กิโลเมตร) ระยะทางรวม 56 กิโลเมตร

**1.3) ทางหลวงหมายเลข 221 (ตอน ศรีสะเกษ - ภูเงิน)** เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีสะเกษ กับเชิงบันไดเขาพระวิหารใกล้พรมแดนกัมพูชา ในอำเภอกันทรลักษ์ ระยะทางรวม 97.99 กิโลเมตร

**1.4) ทางหลวงหมายเลข 294 (ตอน ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ)** เป็นถนนลาดยางระยะทางสั้นที่อยู่ในจังหวัดศรีสะเกษ ขนาด 4 - 6 ช่องจราจร โดยเริ่มจากแยกพิชสวน ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกข้ามทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ บริเวณองค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ นอกจากนั้นแนวเส้นทาง ผ่านแยก ม.รามคำแหง แล้วผ่านแยกโรงโอดิม ตัดกับทางหลวงหมายเลข 220 และผ่านแยก อส. ตัดกับทางหลวงหมายเลข 221 แล้วไปสิ้นสุดที่จุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 10.925 กิโลเมตร

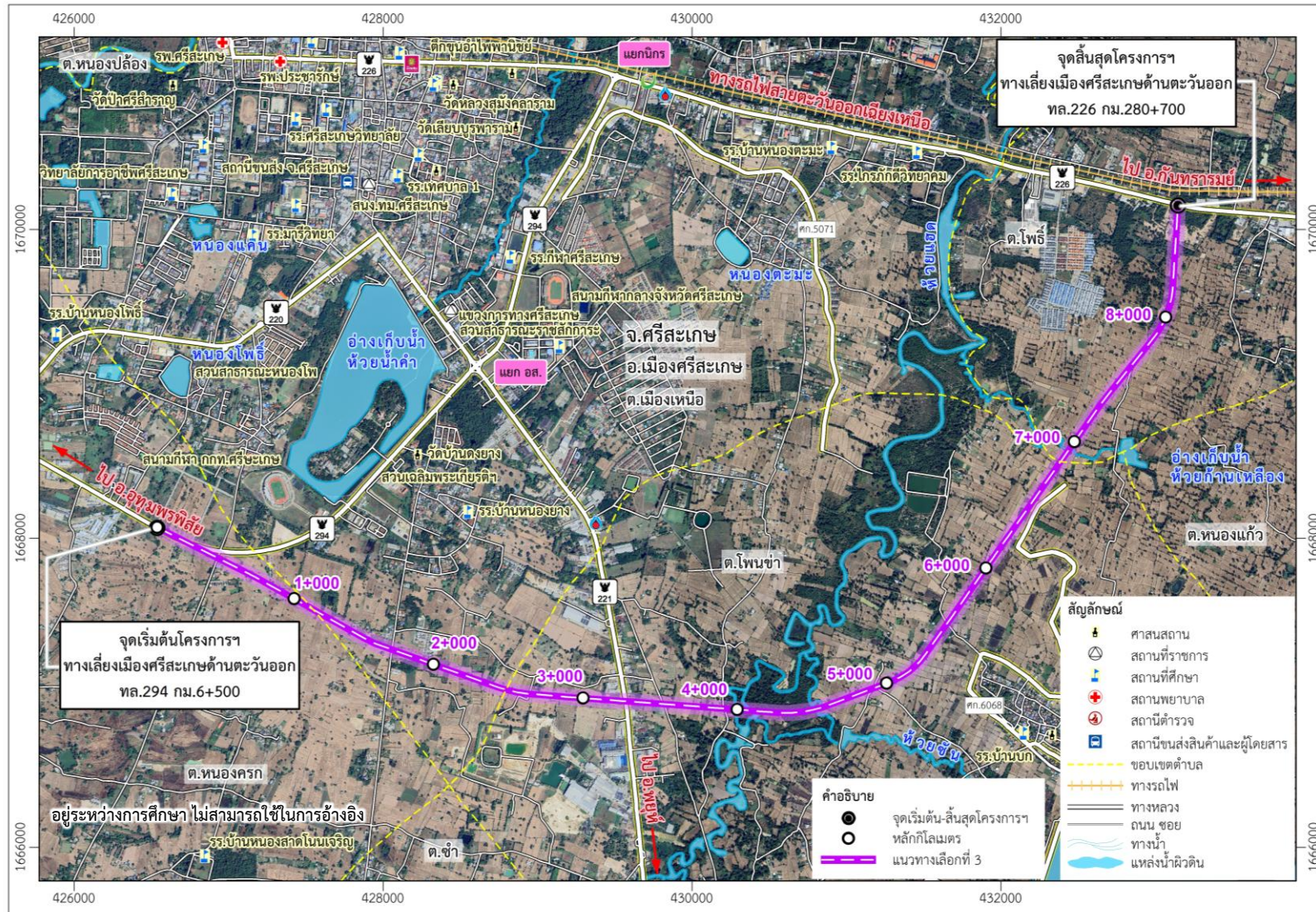
**1.5) ทางหลวงหมายเลข 2373 (ตอน โนนสำนึก - ดอนไม้งาม)** เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองศรีสะเกษ มีจุดเชื่อมต่อระหว่างทางหลวงหมายเลข 226 และทางหลวงหมายเลข 2086

## (2) ทางหลวงชนบท ประกอบด้วย

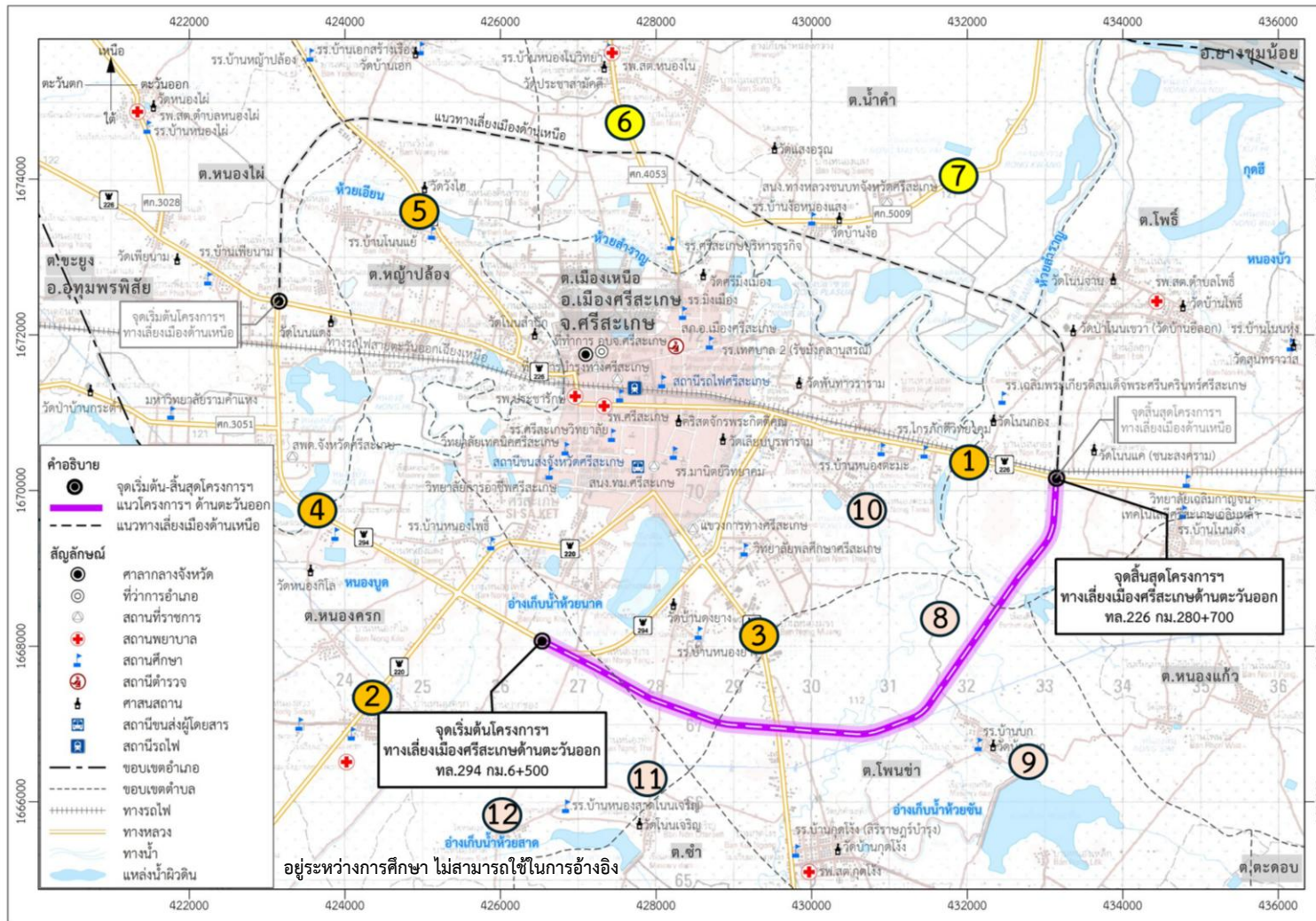
**2.1) ทางหลวงชนบท ศก.4053 (แยก ทล.2373 ที่ กม.10+650 - ศรีสะเกษ)** เป็นแนวเส้นทางที่แยกออกจากทางหลวงชนบท ศก.5009 มุ่งเข้าสู่ตำบลคูซอด อำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยมีจุดสิ้นสุดเส้นทางบริเวณทางหลวงชนบท ศก.4041

**2.2) ทางหลวงชนบท ศก.5009 (แยกเทศบาลศรีสะเกษ - อำเภอยางชุมน้อย)** เป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากทางหลวงหมายเลข 2086 มุ่งเข้าสู่พื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ

**(3) ถนนท้องถิ่น ประกอบด้วย ถนนชุมชนไปหนองโพธิ์, ถนนท่าคอก่าน -อ่างห้วยชัน ถนนชุมชนไปที่พักรังวัดป่าศรีโนนกกอก, ถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ และถนนชุมชนไปบ้านหนองสาต**



รูปที่ 6-1 ตำแหน่งที่ตั้งโครงการ



รูปที่ 6-2 โครงข่ายถนนในบริเวณพื้นที่โครงการ

## 6.2 สภาพทางกายภาพตามแนวเส้นทางโครงการ

### 6.2.1 สภาพทั่วไปของพื้นที่

พื้นที่โครงการเป็นถนนทางหลวงแนวใหม่ เริ่มจากทิศตะวันตกไปทางทิศตะวันออก มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 มีระยะทางประมาณ 8.732 กิโลเมตร มีขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ภายในเขตทางกว้าง 60 เมตร โดยสภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ มีลักษณะเป็นชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม เช่น ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่ และลักษณะทางกายภาพ สามารถอธิบายสภาพปัจจุบันของโครงการได้ดังนี้

#### ช่วงที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 294 บริเวณ กม.6+500

เป็นทางหลวงขนาด 4 - 6 ช่องจราจร ทิศทางละ 3 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.6+500 เป็นช่วงทางโค้ง เกาะกลางถนนแบบยก (Raised Median) มีเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง และเสาไฟฟ้าแสงสว่างกิ่งเดี่ยว และกิ่งคู่ของกรมทางหลวงตั้งอยู่บริเวณริมคันทางด้านซ้ายทางและเกาะกลางถนนตามลำดับ สภาพพื้นที่บริเวณด้านขวาทางเป็นพื้นที่ราบเพื่อการเกษตรกรรม และพื้นที่ชุมชน ดังแสดงในรูปที่ 6-3



สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการ (ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500)



จุดเริ่มต้นโครงการ

(ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500) (ทิศเหนือ)



จุดเริ่มต้นโครงการ

(ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500) (ทิศใต้)

#### รูปที่ 6-3 สภาพพื้นที่จุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500



ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล



ถนนชุมชนไปบ้านหนองคู



ถนนชุมชนไปบ้านหนองสาด



สนามกีฬาากลางจังหวัดศรีสะเกษ



สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ



สถานีวิทย์กระจายเสียงจังหวัดศรีสะเกษ



สำนักงานที่ดินจังหวัดศรีสะเกษ



สวนเฉลิมพระเกียรติจังหวัดศรีสะเกษ

รูปที่ 6-3 สภาพพื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 (ต่อ)

## ช่วงที่ 2 แนวเส้นทางโครงการ

แนวเส้นทางช่วงจุดเริ่มต้นโครงการ ถึงทางหลวงหมายเลข 221 ตัดผ่านถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ และถนนชุมชนไปบ้านหนองสาด ดังแสดงในรูปที่ 6-4 ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต ขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) บริเวณโดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ราบ พื้นที่เกษตรกรรม และมีชุมชนตั้งอยู่กระจายตัวตามแนวถนน

สำหรับแนวเส้นทางช่วงตั้งแต่ทางหลวงหมายเลข 221 ไปถึงจุดสิ้นสุดโครงการ ตัดถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์ วัดป่าศรีโนนกก ถนนชุมชนท่าคอก่าน - อ่างห้วยชัน และถนนชุมชนไปหนองโพธิ์ แสดงดังรูปที่ 6-4 ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) บริเวณโดยรอบเป็นพื้นที่ราบ พื้นที่เกษตรกรรม มีชุมชนตั้งอยู่ตามแนวถนน



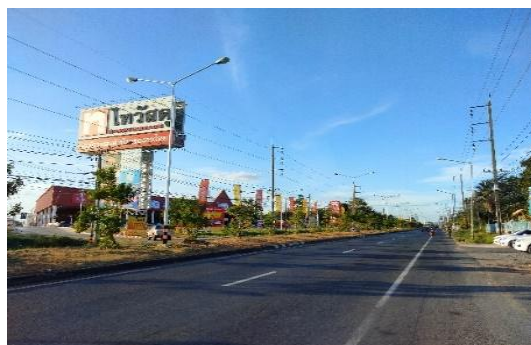
สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ บริเวณชุมชนบ้านหนองยาง



ถนนชุมชนไปบ้านหนองสาด



ถนนชุมชนไปบ้านโนนเจริญ



ทางหลวงหมายเลข 221



ถนนชุมชนไปที่พักสงฆ์วัดป่าศรีโนนกก

### รูปที่ 6-4 สภาพพื้นที่บริเวณช่วงแนวเส้นทางโครงการ



สภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 221



ถนนชุมชนท่าคอก่าน - อ่างห้วยชัน



ถนนชุมชนไปหนองโพธิ์



สภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ บริเวณชุมชนบ้านบก  
รูปที่ 6-4 สภาพพื้นที่บริเวณช่วงแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

### ช่วงที่ 3 จุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700

เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ทิศทางละ 2 ช่องจราจร (ไป - กลับ) ขนาด 3.50 เมตร ไหล่ทาง 2.50 เมตร ลักษณะผิวทางเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต มีเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) มีเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคตั้งอยู่ประชิดริมเขตทาง โดยรอบมีลักษณะเป็นชุมชนที่หนาแน่นขึ้น มีร้านค้า ที่พักอาศัย อยู่สองข้างทาง ดังแสดงในรูปที่ 6-5



สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ (ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700)



จุดสิ้นสุดโครงการ

(ทางหลวงหมายเลข 226

บริเวณประมาณ กม.280+700) (ทิศเหนือ)



จุดสิ้นสุดโครงการ

(ทางหลวงหมายเลข 226

บริเวณประมาณ กม.280+700) (ทิศใต้)



วัดโนนแค



ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการเคหะชุมชนและบริการชุมชนศรีสะเกษ



ศูนย์บริการรถ MG

รูปที่ 6-5 สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700



พื้นที่ชุมชนตามแนวทางหลวงหมายเลข 226



สถานีไฟฟ้าศรีสะเกษ 2 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคศรีสะเกษ

รูปที่ 6-5 สภาพพื้นที่บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 (ต่อ)

### 6.2.2 ข้อจำกัดด้านพื้นที่โครงการ

ผลจากการสำรวจภาคสนามอย่างละเอียด เพื่อทราบถึงข้อจำกัดต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ พบข้อจำกัด เช่น

- บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ อยู่บริเวณทางโค้ง ในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการต้องพิจารณาถึงรูปแบบแนวทางโค้งราบ เพื่อให้มีรัศมีที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และความปลอดภัยมากที่สุด
- บริเวณแนวเส้นทางโครงการผ่านชุมชนหลายแห่ง ซึ่งในการออกแบบแนวเส้นทางโครงการต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อแหล่งชุมชน เพื่อลดการเวนคืนให้ได้มากที่สุด
- ก่อนถึงจุดเริ่มต้นโครงการ มีจุดตัดทางแยกโรงไอน้ำ ถัดมาเป็นจุดเริ่มต้นโครงการ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และจากนั้นแนวเส้นทางตัดกับทางหลวงหมายเลข 221 ซึ่งบริเวณดังกล่าวจะทำให้เกิดเป็นทางเชื่อมทางแยกที่ใกล้กัน
- บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ ตัดกับทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 และเชื่อมกับจุดสิ้นสุดโครงการทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ในการออกแบบโครงการจึงต้องพิจารณารูปแบบให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกัน



## 7. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 7.1 นโยบาย แผน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2568 พบว่า การพัฒนาโครงการเข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อ สผ. พิจารณา ลำดับที่ 20.7 โดยสามารถสรุปผลการตรวจสอบ ดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยทางพิเศษ หรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากการพัฒนาโครงการเป็นการก่อสร้างทางหลวงระดับดิน ซึ่งไม่ใช่ระบบทางพิเศษ
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะกรรมการ
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ใกล้พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาฯระหว่างประเทศ ในระยะ 2 กิโลเมตร	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาฯระหว่างประเทศ



ตารางที่ 7.1 (ต่อ)

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงาน EIA ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
20 (ต่อ)	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	<b>เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร เป็นที่ตั้งของโบราณสถาน วัดโนนแค โดยพบหลักฐานที่สำคัญคือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคารก่ออิฐถือปูนในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ยกเว้น 33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชน และการจัดการที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี 33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน 33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 ตามมติคณะรัฐมนตรี

2) การตรวจสอบข้อกำหนดเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

จากการตรวจสอบ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ตามข้อกำหนดดังกล่าว ดังตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-2

การตรวจสอบประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination)

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

ข้อ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ผลการตรวจสอบ
2	โครงการที่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination, IEE) 2.4 โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจากคันทางเดิมที่มีอยู่แล้ว ที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม	<b>ไม่เข้าข่าย</b> เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม

ที่มา : มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (13 กันยายน พ.ศ. 2537) และกลไกการดำเนินงานด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2554

### 3) การตรวจสอบกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมือง

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 ดังนี้

#### ก) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว)

#### ข) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

พื้นที่ศึกษาโครงการอยู่ในที่ดินอนุรักษ์เพื่อการอยู่อาศัย (สีเหลืองและเส้นทแยงขาว) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว)

ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 แสดงดังรูปที่ 8-2

### 4) ความสอดคล้องแผนพัฒนาจังหวัด

จากการทบทวนแผนพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2566-2570 (ฉบับทบทวนปี พ.ศ.2567) ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนา “ดินแดนเกษตรปลอดภัย การค้า และการท่องเที่ยวครบวงจร” โดยมีประเด็นการพัฒนา ได้แก่

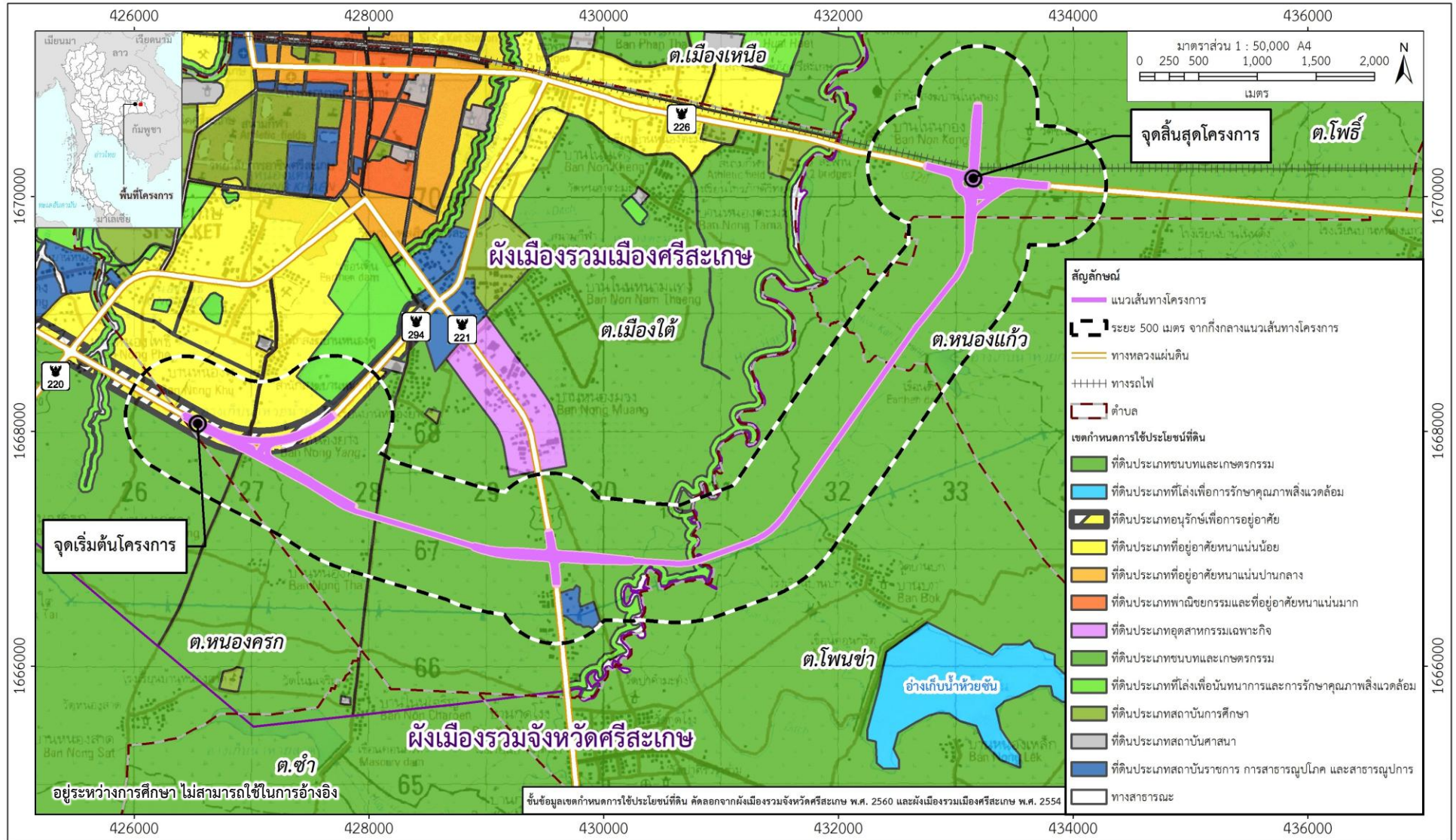
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐานอย่างครบวงจร

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 ส่งเสริมขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวและกีฬาสู่ความเป็นเลิศ

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองน่าอยู่ สู่คุณภาพชีวิตประชาชนในทุกมิติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 อนุรักษ์ ฟื้นฟู และพัฒนาจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 5 เสริมสร้างความมั่นคงและการค้าชายแดนเชื่อมโยงอาเซียน



รูปที่ 7-1 ตำแหน่งโครงการและพื้นที่ศึกษาโดยรอบตามผังเมืองรวมจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2560 และผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ พ.ศ. 2560

## 7.2 พื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

### 1) โบราณสถาน/แหล่งโบราณคดี

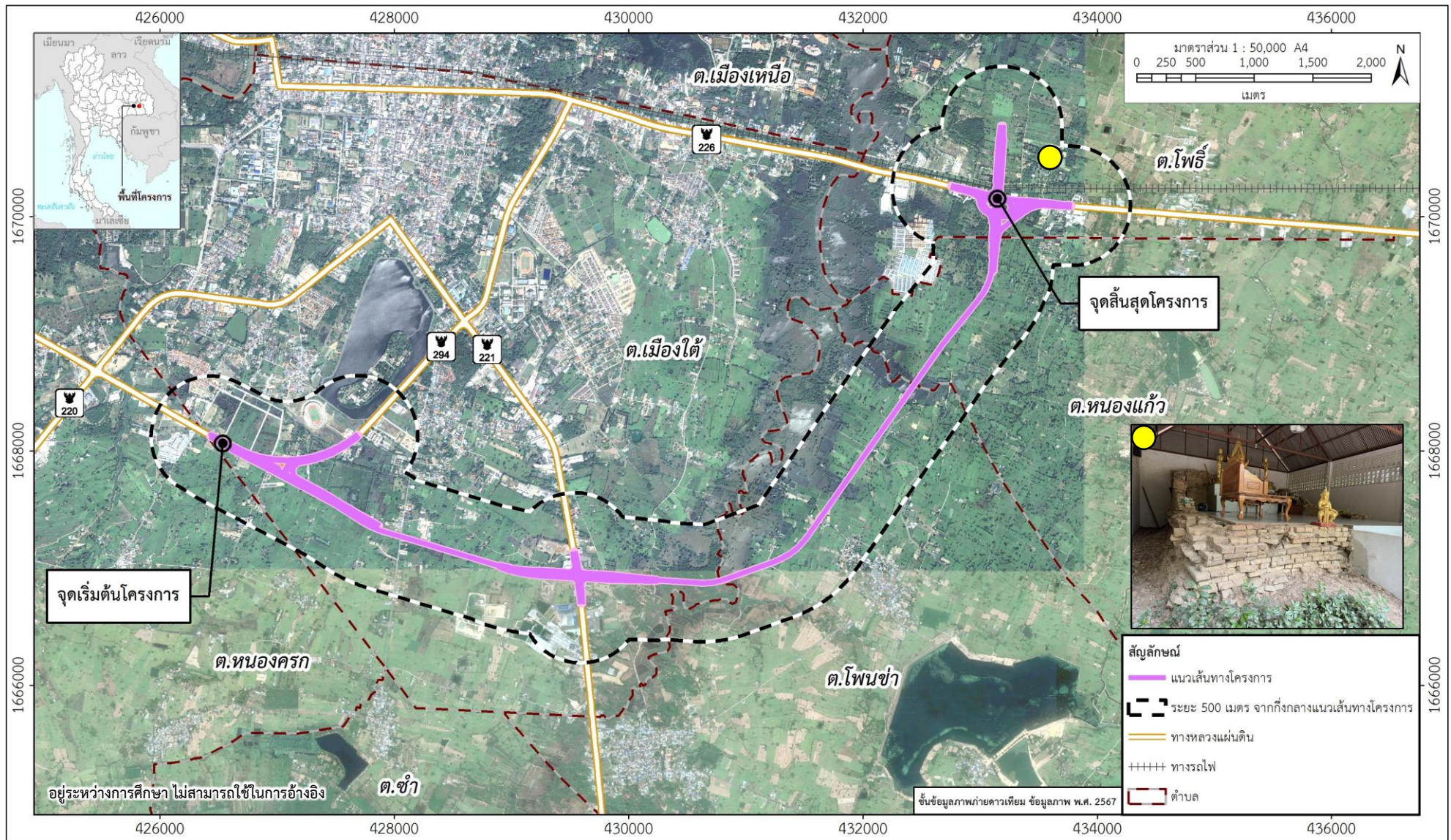
จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ แนวกำแพงเมืองและคูเมือง จากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (หนังสือ ที่ วธ 0420/1820 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2568) ร่วมกับการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น พบว่า ในพื้นที่ศึกษาโครงการเป็นที่ตั้งของโบราณสถาน วัดโนนแค (พิกัด 433640E 1670511N) ตั้งอยู่ตำบลโพธิ์ อำเภอมือสองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ โดยพบหลักฐานที่สำคัญ คือ ซากอุโบสถ (สิม) เก่า มีลักษณะเป็นอาคาร ก่ออิฐถือปูนในผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีอายุประมาณยุคประวัติศาสตร์สมัยวัฒนธรรมล้านช้าง-รัตนโกสินทร์ ทำให้โครงการเข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2568 และเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนก่อสร้างโครงการ ดังรูปที่ 7-2

### 2) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบแผนที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ พบว่า พื้นที่ศึกษาโครงการ อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ดังนั้น การพัฒนาโครงการนี้ ซึ่งเป็นโครงการประเภททางหลวงสามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ เนื่องจากไม่เป็นกิจกรรมที่มีข้อห้ามใช้ที่ดินตามที่กำหนดในมติคณะรัฐมนตรี ดังรูปที่ 7-3

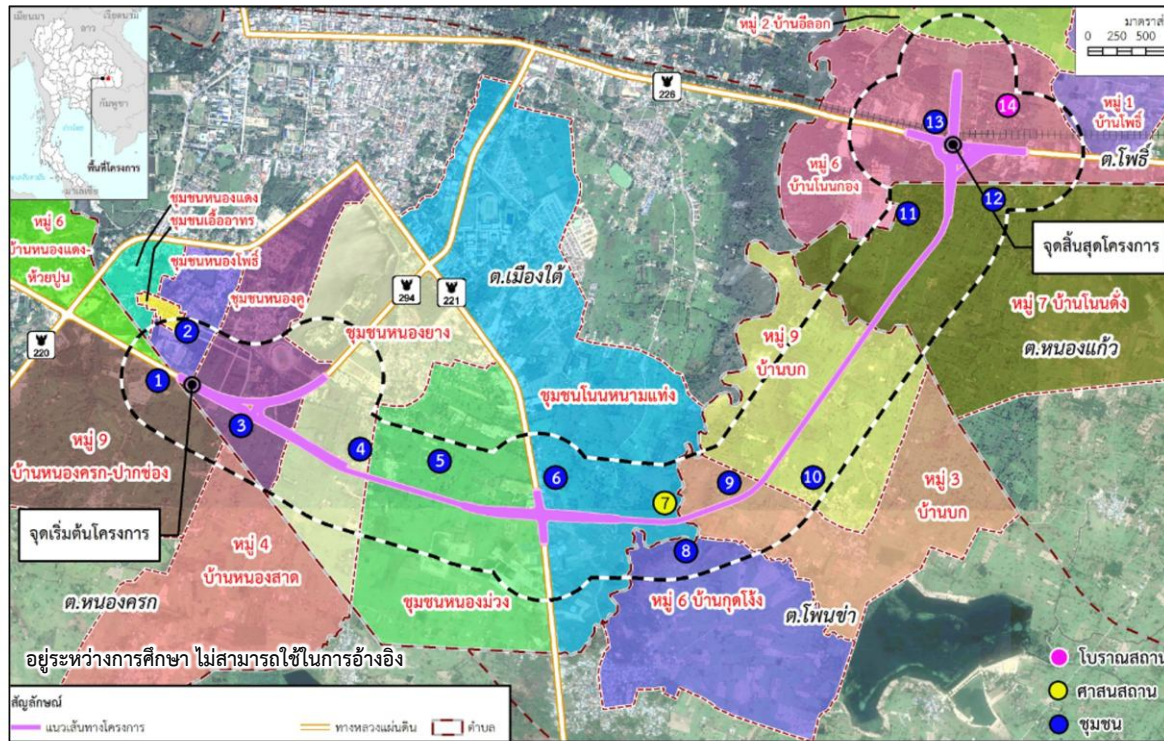
### 3) พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาข้อมูลภาพถ่ายดาวเทียมความละเอียดสูง (Google Earth) ข้อมูลภาพ ปี พ.ศ. 2566 และแผนที่ภูมิประเทศลำดับชุด L7018 ร่วมกับการสำรวจภาคสนาม พบว่ามีพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 14 แห่ง แสดงดังรูปที่ 7-4



รูปที่ 7-2 โบราณสถานบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ





### อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

#### ตำบลหนองครก

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

#### ตำบลเมืองใต้

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

#### ตำบลโพนข่า

- หมู่ 3 บ้านบก
- หมู่ 6 บ้านกุดโจ้ง
- หมู่ 9 บ้านบก
- ตำบลหนองแก้ว
- หมู่ 7 บ้านโนนคัง
- ตำบลโพธิ์
- หมู่ 1 บ้านโพธิ์
- หมู่ 2 บ้านอีลอก
- หมู่ 6 บ้านโนนคอง

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



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

รูปที่ 7-4 พื้นที่อันไหนต่อการได้รับผลกระทบบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

## 8. การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

สำหรับแนวคิดเบื้องต้นในภาพรวมของโครงการสำรวจและออกแบบทางหลวงแนวใหม่ ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านตะวันออก) มีจุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 โดยออกแบบให้มีลักษณะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องหรือมากกว่าตามความเหมาะสม และออกแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดกับทางหลวงเดิม เพื่อให้สามารถรองรับการจราจรได้ในทุกทิศทางรวมถึงออกแบบทางแยกบริเวณจุดตัดถนนชุมชน ทั้งนี้รูปแบบที่ดำเนินการจะต้องมีความเหมาะสมกับสภาพทางภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง ในบริเวณใกล้เคียง และปริมาณการจราจรในอนาคต โดยนำเสนอรูปแบบในขั้นต้นที่เหมาะสม

### 8.1 รูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

#### 8.1.1 การกำหนดรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

แนวคิดรูปแบบเบื้องต้นของการพัฒนาโครงการ เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรต่อทิศทาง) ภายในเขตทาง 60 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยรูปแบบเกาะกลางถนน โดยได้พิจารณารูปแบบของเกาะกลางที่มีความเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบกับพื้นที่ ซึ่งรูปแบบเกาะกลางที่นำมาพิจารณาออกแบบในโครงการจำนวน 3 รูปแบบ มาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม ดังนี้


**รูปแบบที่ 1** เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

**รูปแบบที่ 2** เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)


**รูปแบบที่ 3** เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

ดังนั้น ในการเปรียบเทียบเพื่อหารูปแบบที่เหมาะสม ซึ่งรูปแบบทั้ง 3 รูปแบบนี้ จะมีความเหมาะสมในลักษณะการใช้งานที่แตกต่างกัน โดยมีข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบ แสดงดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1  
รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

รูปแบบหน้าตัดโครงการ	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
 <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p>รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)</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>- สะดวกและปลอดภัยต่อการเดินข้ามถนน เนื่องจากมีพื้นที่เกาะสำหรับการยืนรอกกลางถนน</li> <li>- กำหนดรูปแบบการกักรถได้สะดวกและปลอดภัย เนื่องจากมีช่องจราจรรอลี้ยวกลับรถ</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ทัศนียภาพสวยงาม สามารถตกแต่งเกาะกลางให้มีความสวยงาม</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุและรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปในพื้นที่ตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้</li> <li>- เกิดผลกระทบต่อจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต</li> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางอยู่ในระดับปานกลาง</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 (ต่อ)  
รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

รูปแบบหน้าตัดโครงการ	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
 <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p><b>รูปแบบที่ 2</b> เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)</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>- มีพื้นที่รถเดินข้ามที่เกาะกลางน้อย รวมทั้งการมองเห็นที่น้อยกว่ารูปแบบเกาะกลางแบบยก</li> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางน้อยกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- บดบังทัศนียภาพ เนื่องจากกำแพงคอนกรีตมีความสูงมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ความกว้างช่องรอลี้ยวกลับรถมีจำกัด อาจส่งผลกระทบต่อรถทางตรง</li> <li>- พื้นที่ติดตั้งป้ายจราจรน้อย</li> </ul>

ตารางที่ 8-1 (ต่อ)  
รูปแบบหน้าตัดถนนโครงการ

รูปแบบหน้าตัดโครงการ	แนวคิดเบื้องต้น	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
 <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p>รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)</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>- ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร</li> <li>- เกาะกลางกว้าง 9.10 เมตร</li> <li>- เขตทางกว้าง 60 เมตร</li> </ul>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประสิทธิภาพการระบายน้ำจากผิวทางดีกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- มีพื้นที่สำหรับช่องจราจรรอยล้อกลับรถมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ต้องการการบำรุงรักษาปานกลาง</li> <li>- เกาะกลางไม่สูงบดบังทัศนียภาพ แต่ตกแต่งให้สวยงามได้ยาก</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หากเกิดอุบัติเหตุ และรถวิ่งด้วยความเร็วสูง อาจสามารถพุ่งข้ามไปฝั่งตรงข้ามที่รถวิ่งสวนทางได้</li> <li>- ความสะดวกในการเดินข้ามถนนปานกลาง</li> <li>- เกิดกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้างมากกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต</li> <li>- ต้องมีการบำรุงรักษามากกว่าเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต</li> </ul>

### 8.1.2 ปัจจัยในการพิจารณาหน้าตัดถนนของโครงการ

การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ พิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณา ร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐานซึ่งได้พิจารณาจัดสรรให้คะแนนแต่ละด้านตามระดับความสำคัญไว้ดังนี้

**(1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (คะแนนรวม 35 คะแนน) ประกอบด้วย**

- ความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถทางตรง
- ความปลอดภัยในการรอลีี้ยวกลับรถ
- ประสิทธิภาพการระบายน้ำ
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย (คนข้ามถนน)

**(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (คะแนนรวม 30 คะแนน) ประกอบด้วย**

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าการบำรุงรักษา

**(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (คะแนนรวม 35 คะแนน) ประกอบด้วย**

- ผลกระทบด้านอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านนิเวศวิทยาทางบก
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

### 8.1.3 สรุปการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนที่เหมาะสมของโครงการ

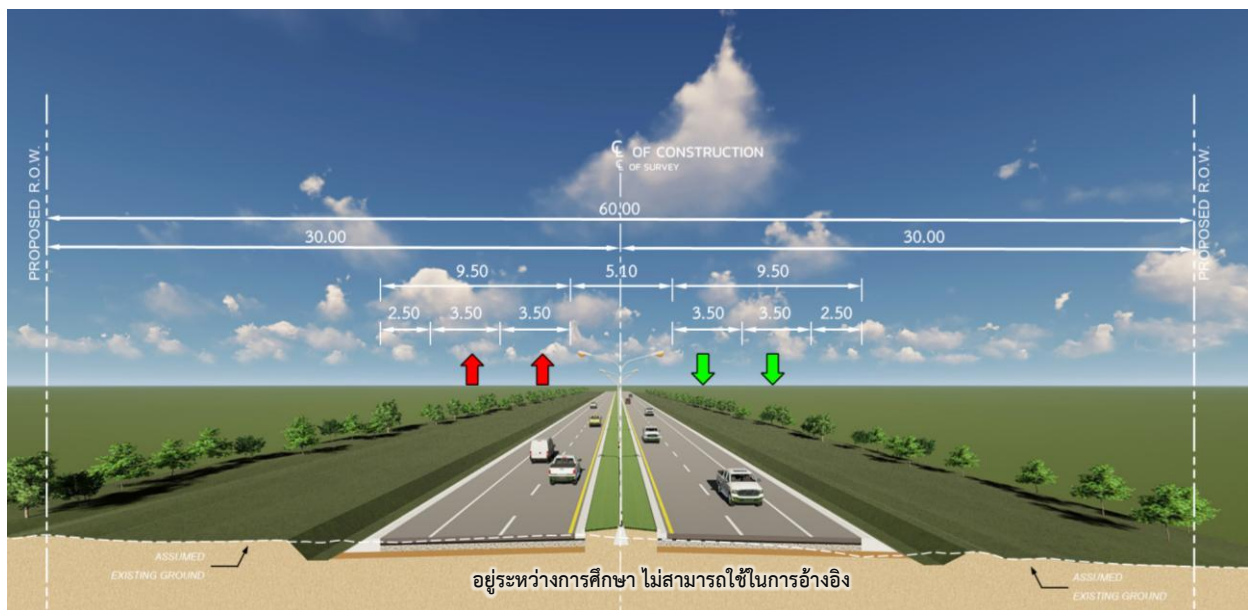
ผลการให้คะแนนรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการทั้ง 3 รูปแบบ พบว่า **รูปแบบหน้าตัดรูปแบบที่ 1 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 88.75 คะแนน** รูปแบบหน้าตัดรูปแบบที่ 2 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 86.40 คะแนน และรูปแบบหน้าตัดรูปแบบที่ 3 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 75.00 คะแนน

ทั้งนี้ สรุปได้ว่า **รูปแบบหน้าตัดรูปแบบที่ 1 รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ได้คะแนนอันดับที่ 1** แสดงดังรูปที่ 8-1 รูปแบบหน้าตัดรูปแบบที่ 2 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) ได้คะแนนอันดับที่ 2 และรูปแบบหน้าตัดรูปแบบที่ 3 รูปแบบเกาะกลางแบบกุดเป็นร่อง (Depressed Median) ได้คะแนนอันดับที่ 3 โดยได้แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2

ผลการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนนของโครงการ

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกหน้าตัดถนน		
	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
คะแนนรวมทั้งหมด	<u>88.75</u>	86.40	75.00
ลำดับ	<u>1</u>	2	3



รูปที่ 8-1 รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median)  
(รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

## 8.2 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

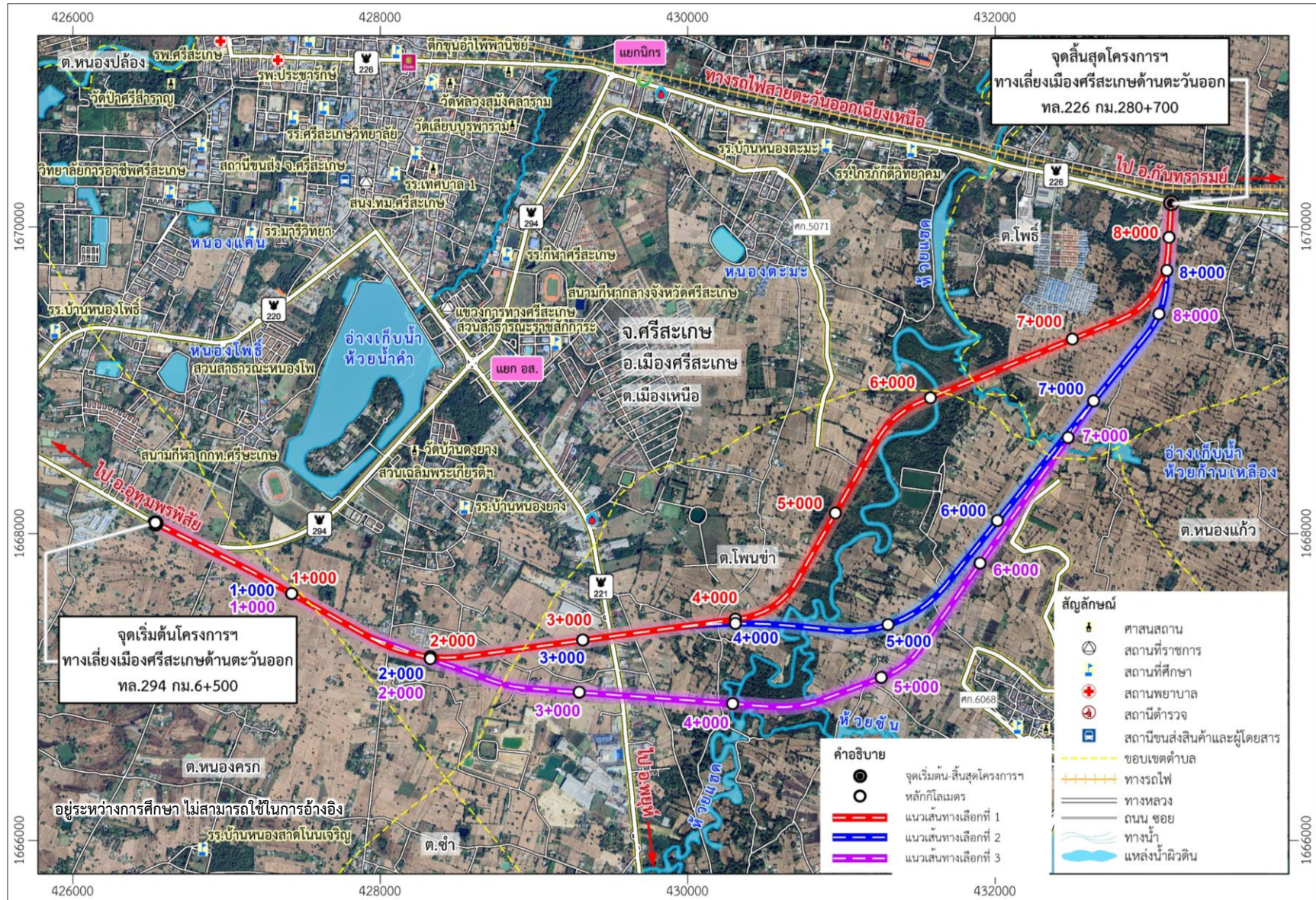
### 8.2.1 การกำหนดแนวเส้นทางของโครงการ

แนวเส้นทางของโครงการ กำหนดให้ใช้จุดเริ่มต้นที่ทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 และสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 รวมระยะทางประมาณ 8 - 9 กิโลเมตร โดยมีแนวเส้นทางโครงการอยู่ทางทิศใต้ของจังหวัดศรีสะเกษ และพิจารณาให้แนวทางเลือกห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจของเมืองในปัจจุบัน เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต ซึ่งส่งผลให้ถนนเลี่ยงเมืองสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เต็มประสิทธิภาพ สำหรับระยะของแนวเส้นทางโครงการห่างจากตัวเมือง ศรีสะเกษประมาณ 5 - 7 กิโลเมตร เป็นแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน รูปแบบของโครงการเป็นถนนทางหลวงในเขตทาง 60 เมตร

โดยมีหลักการที่สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกต่าง ๆ ดังนี้

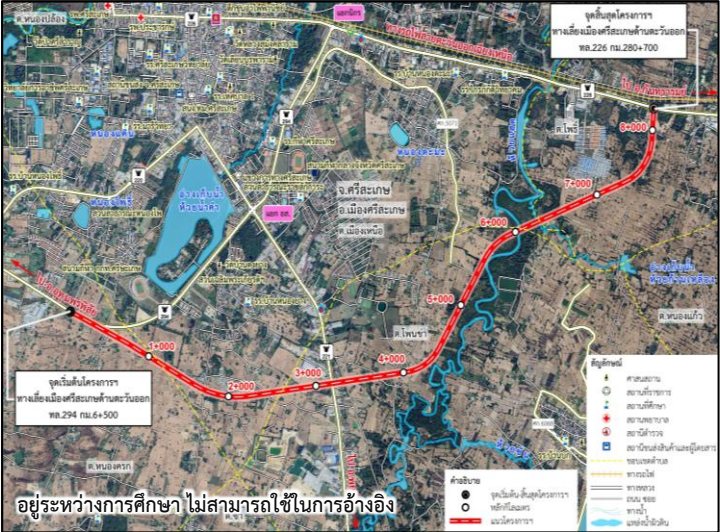
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องมีความเหมาะสมกับระบบระบายน้ำในพื้นที่รวมทั้งไม่กีดขวางการไหลผ่านของน้ำและไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องไม่กระทบต่อสถานที่สำคัญ ๆ เช่น สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่ราชการ และพื้นที่อนุรักษ์ เป็นต้น
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องคำนึงถึงความจำเป็นที่ต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด รวมทั้งคำนึงถึงความมั่นคงถาวรของแนวเส้นทาง ลักษณะทางธรณีวิทยา และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- บริเวณแนวเส้นทางที่กำหนดต้องตัดหรือต่อเชื่อมกับถนนสายสำคัญและสะพานข้ามลำน้ำ ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำ จะต้องมีการพิจารณาเป็นการเฉพาะ เพื่อให้มีการดำเนินการที่เหมาะสมที่สุดในบริเวณนั้น ๆ
- แนวเส้นทางที่กำหนดจะต้องมีความเป็นไปได้ทางวิศวกรรม มีรูปแบบเรขาคณิตทั้งแนวราบและแนวตั้งที่ดีควรเป็นแนวตรงและมีระยะทางสั้นที่สุดในการเดินทาง

ทั้งนี้ จากการศึกษาข้อมูลผังเมืองรวมเมืองศรีสะเกษ ข้อมูลสภาพโครงข่ายในพื้นที่โครงการ และนำหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทาง มาพิจารณาขอบเขตการกำหนดแนวเส้นทางโครงการ ได้กำหนดแนวเส้นทางของโครงการจำนวน 3 แนวเส้นทางเลือก ดังแสดงในรูปที่ 8-2 และแสดงการเปรียบเทียบข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบไว้ในตารางที่ 8-3



รูปที่ 8-2 แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

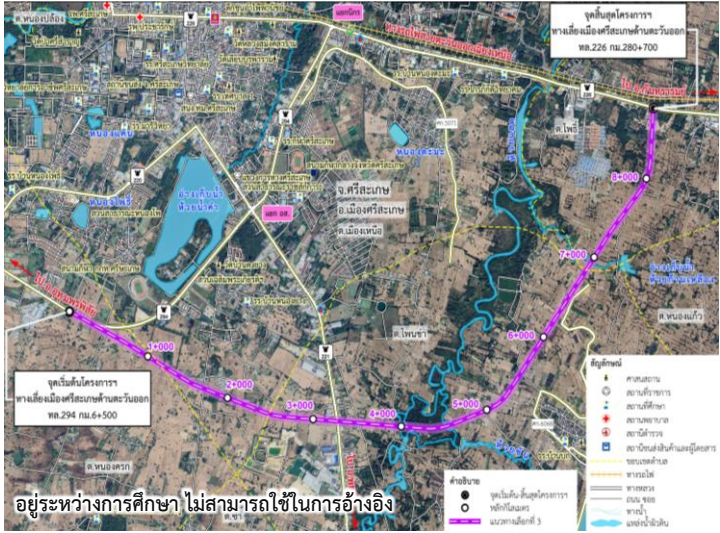
ตารางที่ 8-3  
แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
 <p><b>แนวเส้นทางเลือกที่ 1 (แนวสีแดง)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะทางรวม 8.207 กิโลเมตร</li> <li>- ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป – กลับ)</li> <li>- เขตทาง 60 เมตร</li> </ul>	<p>แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬาากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่ประชิดริมทางหลวง ร้านวัสดุก่อสร้างไต้หวัน จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่ชุมชนโนนหนามแท่ง ชุมชนไกรภักดี ตัดผ่านคลองชลประทานและห้วยแฮด สภาพพื้นที่เป็นที่ลุ่มแอ่งกระทะ ในช่วงฤดูฝนเป็นพื้นที่รับน้ำท่วมขัง ด้านซ้ายทางมีชุมชนเคหะและบริการชุมชน และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ ตอนเหนือ ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา – อุบลราชธานี) ระยะทางรวม 8.207 กิโลเมตร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะทางในการเดินทางน้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2 และแนวเส้นทางเลือกที่ 3</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตน้อย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ใกล้ชุมชนมากกว่ารูปแบบอื่น</li> <li>- ตัดผ่านแนวคลองชลประทาน ทำให้ต้องก่อสร้างสะพานข้าม</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างสูงที่สุด เนื่องจากมีการก่อสร้างสะพานยาวข้ามลำน้ำ เพราะแนวเส้นทางอยู่ในพื้นที่รับน้ำมากกว่าแนวเส้นทางเลือกอื่น</li> <li>- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่ และชดเชยอสังหาริมทรัพย์มากที่สุด</li> </ul>

ตารางที่ 8-3 (ต่อ)  
แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
 <p><b>แนวเส้นทางเลือกที่ 2 (แนวสีน้ำเงิน)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะทางรวม 8.525 กิโลเมตร</li> <li>- ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ)</li> <li>- เขตทาง 60 เมตร</li> </ul>	<p>แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษ ดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่มมุ่งหน้าไปทางทิศ ตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง ชุมชนหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+500 มีอาคารพาณิชย์อยู่ประชิดริมทางหลวง ร้านวัสดุ ก่อสร้าง วัสดุก่อสร้าง จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศ ตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านชุมชนโนนหนามแท่ง โดยแนวเส้นทางแยก ออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 บริเวณประมาณ กม.4+000 ในพื้นที่ ตำบลโพธิ์ข่า มุ่งหน้าทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ด้านขวาทางมีชุมชน บ้านบก และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุด โครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนว เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) เช่นเดียวกับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 ระยะทางรวม 8.525 กิโลเมตร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดี เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมือง</li> <li>- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่ และชดเชย อสังหาริมทรัพย์น้อยที่สุด</li> <li>- ตัดผ่านลำน้ำน้อยกว่าทางเลือกอื่น</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดินมากกว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 1</li> <li>- รองรับการพัฒนาขยายตัวของเมืองในอนาคตได้น้อยกว่าทางเลือกที่ 3 เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองน้อยกว่า แนวทางเลือกที่ 3</li> </ul>

ตารางที่ 8-3 (ต่อ)  
แนวเส้นทางเลือกของโครงการ

รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
 <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p><b>แนวเส้นทางเลือกที่ 3 (แนวสีชมพู)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระยะทางรวม 8.732 กิโลเมตร</li> <li>- ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ)</li> <li>- เขตทาง 60 เมตร</li> </ul>	<p>แนวเส้นทางมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 บริเวณประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ ร้านค้าศรีสะเกษดีเซล สภาพแนวเส้นทางในช่วงแรกเป็นพื้นที่ราบลุ่ม มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออก ตัดผ่านพื้นที่ทำการเกษตร พื้นที่ชุมชนหนองคู ชุมชนหนองม่วง หลังจากนั้นแยกออกจากแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 บริเวณหมู่บ้านวนาลี บริเวณประมาณ กม.2+000 ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนบ้านหนองยาง จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 บริเวณประมาณ กม.2+950 โดยรอบเป็นพื้นที่ที่มีอาคารพาณิชย์ ศูนย์รถมิตซูไทยยนต์ จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งหน้าทางทิศตะวันออก ตัดผ่านห้วยแฮดและห้วยชัน โดยมีแนวเสาไฟฟ้าแรงสูง และชุมชนบ้านบก อยู่บริเวณด้านขวาทาง และมุ่งหน้าทางตอนเหนือตัดผ่านห้วยก้านเหลือง และสิ้นสุดโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณประมาณ กม.280+700 แนวเส้นทางเชื่อมต่อกับทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ (ด้านเหนือ) ใกล้กับแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ (นครราชสีมา - อุบลราชธานี) เช่นเดียวกับกับแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2 ระยะทางรวม 8.732 กิโลเมตร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ดีที่สุด เนื่องจากอยู่ห่างจากตัวเมืองมากที่สุด</li> <li>- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่และชดเชยอสังหาริมทรัพย์น้อยกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1</li> <li>- การออกแบบทางเรขาคณิต (ทางราบ) ดีที่สุด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การลงทุนก่อสร้างสูงกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2 เนื่องจากระยะทางของแนวเส้นทางมากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2</li> <li>- มูลค่าการเวนคืนพื้นที่และชดเชยอสังหาริมทรัพย์มากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 2</li> </ul>

## 8.2.2 ปัจจัยในการพิจารณาแนวเส้นทางของโครงการ

การคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละแนวเส้นทางเลือกโดยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนนเป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

- |   |                            |                   |
|---|----------------------------|-------------------|
| <b>(1) ด้านวิศวกรรมและการจราจร</b>                                      | <b>(คะแนนรวม 35 คะแนน)</b> | <b>ประกอบด้วย</b> |
| <input type="checkbox"/> การออกแบบทางเรขาคณิต (ทางราบ)                  |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ความยากง่ายในการก่อสร้าง                       |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> จุดตัดถนนเดิม                                  |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ความเหมาะสมในการระบายน้ำ                       |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> รองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต                |                            |                   |
| <b>(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</b>                                      | <b>(คะแนนรวม 30 คะแนน)</b> | <b>ประกอบด้วย</b> |
| <input type="checkbox"/> มูลค่าการก่อสร้างโครงการ                       |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> มูลค่าการเวนคืนพื้นที่ และชดเชยอสังหาริมทรัพย์ |                            |                   |
| <b>(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b>                                    | <b>(คะแนนรวม 35 คะแนน)</b> | <b>ประกอบด้วย</b> |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน                         |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านน้ำผิวดินและนิเวศวิทยา              |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ         |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการเวนคืน              |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ              |                            |                   |




### 8.2.3 สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการ

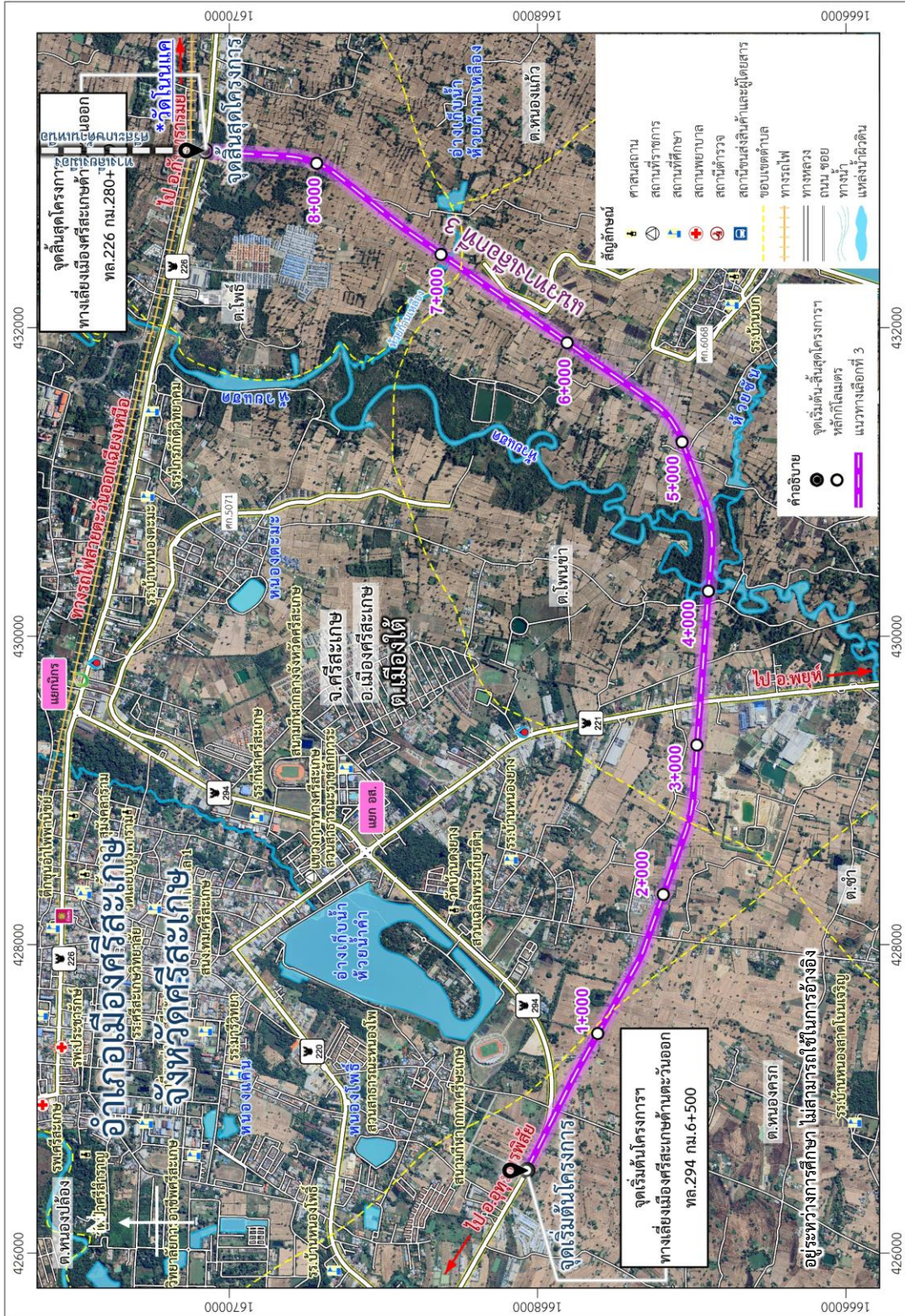
ผลการให้คะแนนแนวเส้นทางเลือกของโครงการทั้ง 3 แนวเส้นทาง พบว่า แนวเส้นทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 85.44 คะแนน แนวเส้นทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรวม เท่ากับ 91.08 คะแนน และแนวเส้นทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวม เท่ากับ 96.30 คะแนน

จากการพิจารณาการเปรียบเทียบการให้คะแนนทั้ง 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แนวเส้นทางเลือกที่มีคะแนนสูงสุด หรือแนวเส้นทางเลือกมีความเหมาะสมที่สุด คือ **แนวเส้นทางเลือกที่ 3** ดังแสดงในรูปที่ 8-3 โดยสามารถดูรายละเอียดการเปรียบเทียบคะแนนการคัดเลือกทั้ง 3 แนวเส้นทาง ดังแสดงไว้ในตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4

ผลการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกของโครงการ

เกณฑ์การคัดเลือก	แนวเส้นทางเลือก		
	แนวเส้นทางที่ 1	แนวเส้นทางที่ 2	แนวเส้นทางที่ 3
			
<b>1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน</b>			
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร	28.80	28.98	33.68
<b>2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน</b>			
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	27.30	30.00	29.40
<b>3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน</b>			
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>



รูปที่ 8-3 แนวเส้นทางของโครงการ แนวเส้นทางที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ

### 8.3 รูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ

ทางแยกต่างระดับเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ โดยทั่วไปทางแยกต่างระดับจะต้องตอบสนองต่อความปลอดภัย และการเลี้ยวทิศทางของยวดยานเป็นอย่างดี โดยทำให้เกิดการเคลื่อนตัวของจราจรอย่างอิสระและมีผลกระทบต่อ การลดอัตราความเร็วของการจราจรน้อยมาก องค์ประกอบพื้นฐานในการออกแบบทางแยกต่างระดับ ดังนี้

- ประเภทของทางหลวงหรือถนนที่จะมาต่อเชื่อม
- ความเร็วที่ใช้ในการออกแบบ และอัตราการเปลี่ยนความเร็ว
- ปริมาณจราจรและปริมาณรถเลี้ยว โดยเฉพาะในทิศทางที่มาก
- ที่ดินซึ่งสามารถจัดหาได้ และผลกระทบต่อสาธารณะ
- ประสิทธิภาพของการจราจร ระดับการให้บริการของการจราจรที่ผ่านทางแยก
- ความปลอดภัย และการบังคับยวดยานให้เลี้ยว หรือเคลื่อนตัวไปในทิศทางที่กำหนดไว้อย่างถูกต้องปลอดภัย
- ค่าก่อสร้างและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
- ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

จากการศึกษาข้อมูลองค์ประกอบในการออกแบบทางแยกต่างระดับ ได้พิจารณารูปแบบทางแยกต่างระดับให้ มีความสอดคล้องกับปริมาณจราจรและสภาพพื้นที่ รวมถึงได้พิจารณาหลีกเลี่ยงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและ ชุมชนให้มากที่สุด ซึ่งทางแยกต่างระดับของโครงการมีทั้งหมด 3 แห่ง ดังแสดงในรูป 8-4 และมีรายละเอียดดังนี้



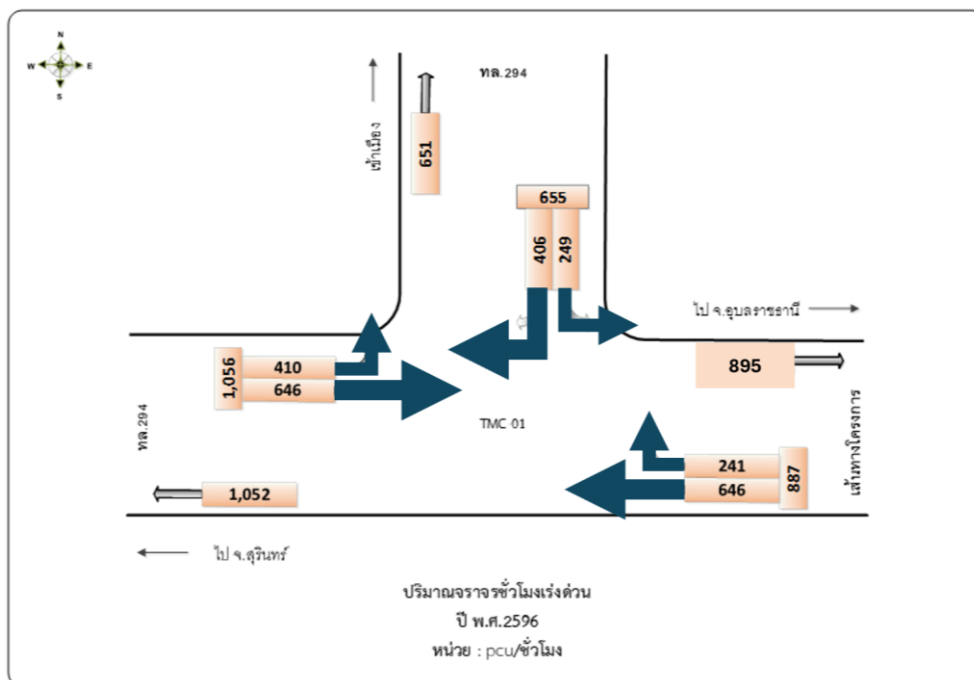
รูปที่ 8-4 รูปตำแหน่งจุดตัดทางแยกของโครงการ

### 8.3.1 ทางแยกต่างระดับของโครงการบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

#### 8.3.1.1 สภาพพื้นที่ และปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดทางแยก

จุดตัดบริเวณนี้เป็นจุดเริ่มต้นโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 - 6 ช่องจราจร (2 - 3 ช่องจราจร ไป - กลับ) ช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นพื้นที่โล่งเพื่อการเกษตรกรรม ริมนเขตทางมีชุมชนอาศัยอยู่เบาบาง

จากการคาดการณ์ปริมาณจราจร ดังแสดงในรูปที่ 8-5 พบว่า ปริมาณจราจรในทิศทางที่มาจากถนนโครงการเพื่อไปจังหวัดสุรินทร์ และจากจังหวัดสุรินทร์เพื่อเข้าสู่ถนนโครงการ มีปริมาณมากที่สุด และรองลงมา เป็นทิศทางที่มาจากจังหวัดสุรินทร์เพื่อเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษ



รูปที่ 8-5 การคาดการณ์ปริมาณจราจรของทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการตัดกับ  
ทางหลวงหมายเลข 294

โดยได้ออกแบบรูปแบบของจุดตัดทางแยกไว้เบื้องต้น จำนวน 3 รูปแบบ รวมทั้งได้แสดงรายละเอียดและ  
ข้อได้เปรียบ ข้อเสียเปรียบไว้ในตารางที่ 8-5

ตารางที่ 8-5

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>อยู่ระหว่างการศึกษาค่าใช้จ่ายในการอ้างอิง</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 1</p>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 จำนวน 2 ช่องจราจร (1 ทิศทาง) ในทิศทางเข้าสู่ถนนโครงการข้ามจุดตัดทางแยกระหว่างทางหลวงหมายเลข 294 และถนนโครงการรองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานเป็นลักษณะทางสามแยกถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี</li> <li>- พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร</li> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแฉกคอย</li> </ul>



ตารางที่ 8-5 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p>ศรีสะเกษ</p> <p>อุบลราชธานี</p> <p>จังหวัดสุรินทร์</p> <p>สะพานยกระดับ 2</p> <p>ถนนระดับดิน</p> <p>* สะพานยกระดับข้าม (2 ทิศทาง) (R1,R2) * ถนนระดับดิน เป็น though traffic 2 ทิศทาง * ไม่มีสัญญาณไฟจราจร * ช่องจราจร service 1 ช่องเลนซ้ายสุด</p> <p>R1 - จ.อุบลราชธานี &gt; เมืองศรีสะเกษ (สะพานข้ามถนนโครงการ) R2 - เมืองศรีสะเกษ &gt; จ.สุรินทร์ (สะพานข้ามถนนโครงการ)</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 3</p>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 โครงสร้างสะพานคู่ (1 ช่องจราจรไป - กลับ) ข้ามแนวเส้นทางถนนโครงการ รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางจากตัวเมืองศรีสะเกษที่จะเดินทางไปยังจังหวัดสุรินทร์ และจากจังหวัดอุบลราชธานีเข้าตัวเมืองศรีสะเกษ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานถนนระดับดิน รถในเส้นทางหลักสามารถเดินทางได้อย่างอิสระ 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>

### 8.3.1.2 ปัจจัยในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวง หมายเลข 294

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมจะนำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงจะคำนึงถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณาร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนนเป็นพื้นฐานในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

- |  |                            |                   |
|--|----------------------------|-------------------|
| <b>(1) ด้านวิศวกรรมและจราจร</b>  | <b>(คะแนนรวม 35 คะแนน)</b> | <b>ประกอบด้วย</b> |
| <input type="checkbox"/> รูปร่างทางเรขาคณิต                              |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ความยากง่ายในการก่อสร้าง                        |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ                      |                            |                   |
| <b>(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</b>                                       | <b>(คะแนนรวม 30 คะแนน)</b> | <b>ประกอบด้วย</b> |
| <input type="checkbox"/> มูลค่าการก่อสร้างโครงการ                        |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน                       |                            |                   |
| <b>(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b>                                     | <b>(คะแนนรวม 35 คะแนน)</b> | <b>ประกอบด้วย</b> |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน                          |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ          |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน                  |                            |                   |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ               |                            |                   |

### 8.3.1.3 สรุปผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวง หมายเลข 294

ดำเนินการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ จากการพิจารณาการเปรียบเทียบทั้ง 3 ด้าน มีรายละเอียดผลการคัดเลือก ดังนี้

จากผลการให้คะแนนทางเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ทั้ง 3 รูปแบบ พบว่า **รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 91.91 คะแนน** รูปแบบทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 86.21 คะแนน และรูปแบบทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 75.36 คะแนน จึงสรุปได้ว่า **รูปแบบทางเลือกที่ 1** เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ที่เหมาะสมที่สุด ดังแสดงในรูปที่ 8-6 สำหรับทางแยกต่างระดับบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 294 แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 8-6

ตารางที่ 8-6

ผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ		
	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3
<b>1. ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน</b>			
คะแนนรวมด้านวิศวกรรมและจราจร	30.90	31.62	29.05
<b>2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน</b>			
คะแนนรวมด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	27.30	20.55
<b>3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน</b>			
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>

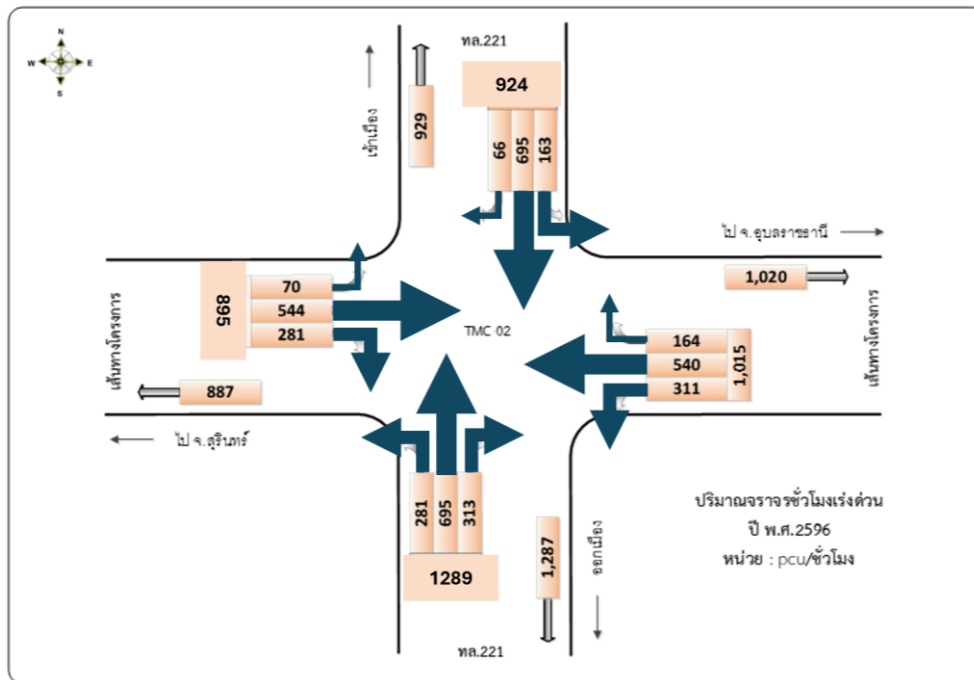


รูปที่ 8-6 รูปแบบที่เหมาะสมจุดตัดทางแยกบริเวณจุดเริ่มต้นของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 294  
รูปแบบที่ 1 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

### 8.3.2 ทางแยกต่างระดับของโครงการบริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

#### 8.3.2.1 สภาพพื้นที่ และปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดทางแยก

จุดตัดบริเวณนี้เป็นถนนโครงการ ตัดทางหลวงหมายเลข 221 ประมาณ กม.2+900 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นพื้นที่โล่งเพื่อการเกษตรกรรม ชุมชนอาศัยอยู่ประชิดริมเขตทาง จากการคาดการณ์ปริมาณจราจรดังแสดงในรูปที่ 8-7 พบว่า ปริมาณจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 221 ในทิศทางตรงเข้าเมืองศรีสะเกษ และออกเมืองศรีสะเกษ มีปริมาณมากที่สุด รองลงมาเป็นถนนโครงการในทิศทางตรงไปจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดสุรินทร์



รูปที่ 8-7 การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดตัดโครงการตัดกับ  
ทางหลวงหมายเลข 221

โดยได้ออกแบบรูปแบบของจุดตัดบริเวณทางแยกไว้เบื้องต้นจำนวน 3 รูปแบบ รวมทั้งได้แสดงรายละเอียดและข้อได้เปรียบ ข้อเสียเปรียบไว้ในตารางที่ 8-7

ตารางที่ 8-7

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>รูปแบบทางแยกโครงการ</p> <p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการ ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทางไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร จากถนนโครงการเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 221 ในทิศทางการจราจรเลี้ยวขวา</p> <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 1</p>	<p>รายละเอียด</p> <p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการ ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทางไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรงบนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยสัญญาณไฟจราจร จากถนนโครงการเข้าสู่ถนนทางหลวงหมายเลข 221 ในทิศทางการจราจรเลี้ยวขวา</p>	<p>ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ</p> <p>ข้อได้เปรียบ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ดี</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างน้อยที่สุด</li> <li>- ใช้พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด</li> </ul> <p>ข้อเสียเปรียบ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการต้องจอดรอสัญญาณไฟจราจร</li> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแฉกคอย</li> </ul>

ตารางที่ 8-7 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>รูปแบบทางเลือกที่ 2</p>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการ ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง บนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณถนนระดับดินควบคุมทิศทางการเดินรถด้วยรูปแบบวงเวียน ซึ่งสามารถเดินทางได้อย่างอิสระในทุกทิศทาง ไม่ติดสัญญาณไฟจราจร</p>	<p><b>ข้อได้เปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทางแยกระดับพื้นลักษณะวงเวียนสามารถลดอุบัติเหตุที่รุนแรง</li> <li>- รถที่ต้องการเข้าถนนโครงการสามารถสัญจรได้อย่างอิสระ</li> <li>- รองรับปริมาณจราจรในช่วงวิกฤตได้ปานกลาง</li> </ul> <p><b>ข้อเสียเปรียบ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อปริมาณจราจรมากจะเกิดปัญหาแฉกคอย</li> <li>- ใช้พื้นที่เวนคืนมากที่สุด</li> <li>- การออกแบบทางเรขาคณิตลักษณะโค้งทางราบต่ำที่สุด</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>

ตารางที่ 8-7 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>ศรีสะเกษ</p> <p>สุรินทร์</p> <p>อุบลราชธานี</p> <p>อ. พยุหะ</p> <p>อยู่ระหว่างการศึกษา ไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p>สะพานยกระดับถนนโครงการ ข้าม ทล. 221 (R1,R2) ถนนระดับดิน รองรับจราจรเลี้ยวซ้าย ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีจุดกลับรถระดับดิน ห่างจากสะพานยกระดับ 1 กิโลเมตร ทั้งสองทิศทาง</p> <p>R1 - จ.สุรินทร์ &gt; จ.อุบลราชธานี (ถนนโครงการ) R2 - จ.อุบลราชธานี &gt; จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ)</p> <p>คำอธิบาย ถนนระดับดิน สะพานยกระดับ 2</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 3</p>	<p>รายละเอียด</p> <p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 ตามแนวเส้นทางโครงการ ข้ามทางหลวงหมายเลข 221 จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ต่อทิศทาง ไป- กลับ) รองรับปริมาณจราจรที่หนาแน่นในทิศทางตรง บนถนนโครงการ ความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร โดยบริเวณใต้สะพานสามารถวิ่งผ่านทางแยกโดยไม่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และรถที่ ต้องการเลี้ยวขวาแต่ละทิศทาง ต้องเลี้ยวซ้ายเพื่อใช้จุดกลับรถระดับดินของโครงการ ห่างจากสะพานยกระดับประมาณ 1 กิโลเมตร เพื่อเดินทางแต่ละทิศทาง</p>	<p>ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ</p> <p>ข้อได้เปรียบ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การจราจรในแนวทางหลวงหมายเลข 221 ไม่มีการติดขัด</li> </ul> <p>ข้อเสียเปรียบ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่รองรับการจราจรสำหรับรถที่ต้องการเลี้ยวขวาทุกทิศทาง</li> <li>- ถ้าต้องการเลี้ยวขวาจำเป็นต้องเพิ่มระยะทางในการเดินทางที่มากขึ้น</li> </ul>

### 8.3.2.2 ปัจจัยในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับของโครงการ บริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ พิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงค่านิ่งถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณา ร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐาน ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

- |   |                     |            |
|---|---------------------|------------|
| (1) ด้านวิศวกรรมและจราจร  | (คะแนนรวม 35 คะแนน) | ประกอบด้วย |
| <input type="checkbox"/> รูปร่างทางเรขาคณิต                     |                     |            |
| <input type="checkbox"/> ความยากง่ายในการก่อสร้าง               |                     |            |
| <input type="checkbox"/> ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ             |                     |            |
| (2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน                                     | (คะแนนรวม 30 คะแนน) | ประกอบด้วย |
| <input type="checkbox"/> มูลค่าการก่อสร้างโครงการ               |                     |            |
| <input type="checkbox"/> มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน              |                     |            |
| (3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม                                   | (คะแนนรวม 35 คะแนน) | ประกอบด้วย |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน                 |                     |            |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ |                     |            |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน         |                     |            |
| <input type="checkbox"/> ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ      |                     |            |

### 8.3.2.3 สรุปผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวง หมายเลข 221

ดำเนินการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ จากการพิจารณา การเปรียบเทียบทั้ง 3 ด้าน มีรายละเอียดผลการคัดเลือก ดังนี้

จากผลการให้คะแนนทางเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ทั้ง 3 รูปแบบ พบว่า **รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 96.50 คะแนน** รูปแบบทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 88.51 คะแนน และรูปแบบ ทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 94.18 คะแนน จึงสรุปได้ว่า **รูปแบบทางเลือกที่ 1** เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับ ที่เหมาะสมที่สุด ดังแสดงในรูปที่ 8-8 สำหรับทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดบนทางหลวงหมายเลข 221 แสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 8.8

ตารางที่ 8-8

ผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดตัดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

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



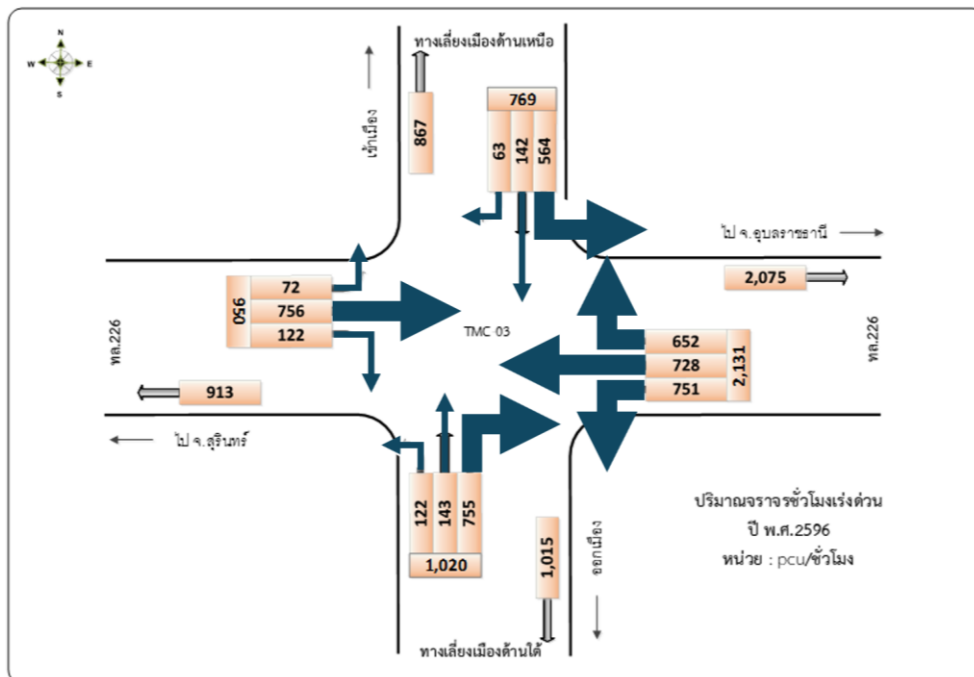
รูปที่ 8-8 รูปแบบที่เหมาะสมจุดตัดทางแยกบริเวณจุดตัดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 221

รูปแบบที่ 1 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

### 8.3.3 ทางแยกต่างระดับของโครงการบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

#### 8.3.3.1 สภาพพื้นที่ และปริมาณจราจรบริเวณจุดตัดทางแยก

จุดตัดบริเวณนี้เป็นจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 ปัจจุบันเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ช่องจราจรละ 3.50 เมตร พร้อมไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นพื้นที่โล่งเพื่อการเกษตรกรรม ชุมชนอาศัยอยู่ประชิดริมเขตทาง และมีทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือขนานกับทางหลวงหมายเลข 226 จากการคาดการณ์ปริมาณจราจร ดังแสดงในรูปที่ 8-9 พบว่าปริมาณจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข 226 ในทิศทางตรงไปจังหวัดอุบลราชธานี และตรงไปจังหวัดสุรินทร์ มีปริมาณมากที่สุด รองลงมาเป็นถนนโครงการในทิศทางตรงไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือเพื่อเข้าสู่ตัวเมืองศรีสะเกษ



รูปที่ 8-9 การคาดการณ์ปริมาณจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการตัดกับ  
ทางหลวงหมายเลข 226

โดยได้ออกแบบรูปแบบของจุดตัดบริเวณทางแยกไว้เบื้องต้นจำนวน 3 รูปแบบ รวมทั้งได้แสดงรายละเอียดและข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ ไว้ในตารางที่ 8-9

ตารางที่ 8-9

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>อยู่ระหว่างการศึกษายังไม่สามารถใช้ในการอ้างอิง</p> <p>* สะพานระดับ 3 ชั้น ทล.226 (2 ทิศทาง) * สะพานระดับ 2 (4 ทิศทาง)</p> <p>R1 - จ.สุรินทร์ &gt; ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ R2 - ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ &gt; จ.สุรินทร์ (ถนนโครงการ) R3 - ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ &gt; จ.อุบลราชธานี (ทล.226) R3 - ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ &gt; เมืองศรีสะเกษ (ทล.226) R4 - จ.อุบลราชธานี &gt; ทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ R5 - จ.สุรินทร์ &gt; จ.อุบลราชธานี (ทล.226)</p> <p>คำอธิบาย ถนนระดับดิน สะพานยกระดับ 2 สะพานยกระดับ 3</p> <p>รูปแบบทางเลือกที่ 1</p>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 3 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป - กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินรถใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับการจราจรใน 4 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเลี้ยวขวาไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>• ทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ใช้สะพานเชื่อมไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</li> <li>• ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลี้ยวซ้ายไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>• ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลี้ยวซ้ายเพื่อวนเข้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</li> </ul>	<p>ข้อได้เปรียบ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่เวนคืนน้อยที่สุด</li> <li>- ออกแบบให้รองรับการจราจร 4 ทิศทาง</li> </ul> <p>ข้อเสียเปรียบ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงสร้างระดับ 3 บดบังทัศนียภาพ</li> <li>- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออก ต้องไปกลับรถ</li> <li>- มูลค่าการก่อสร้างมากที่สุด</li> </ul>

ตารางที่ 8-9 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>รูปแบบทางเลือกที่ 2</p>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินรถใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับจราจรใน 4 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ทิศทางจากเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับวนเพื่อไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>● ทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานี ใช้สะพานเชื่อมไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ</li> <li>● ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลีย่วซ้ายไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>● ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือใช้สะพานยกระดับเลีย่วซ้ายเพื่อวนเข้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ โดยความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 5.50 เมตร</li> </ul>	<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>- ใช้พื้นที่มากกว่ารูปแบบทางเลือกที่ 1</li> <li>- รถจากอำเภอเมืองศรีสะเกษ หากต้องการใช้ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษด้านตะวันออกต้องไปกลับรถ</li> </ul>

ตารางที่ 8-9 (ต่อ)

รูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

รูปแบบทางแยกโครงการ	รายละเอียด	ข้อได้เปรียบ - ข้อเสียเปรียบ
<p>รูปแบบทางเลือกที่ 3</p>	<p>รูปแบบสะพานยกระดับ 2 เชื่อมต่อทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกกับทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ จำนวน 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจร ไป - กลับ) ข้ามทางหลวงหมายเลข 226 รองรับทิศทางการเดินทางใน 2 ทิศทางเหนือใต้ และมีสะพานเชื่อมยกระดับ 2 จำนวน 1 ช่องจราจร รองรับการจราจรใน 2 ทิศทาง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทิศทางจากเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกใช้สะพานยกระดับเพื่อไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> <li>• ทิศทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ ใช้สะพานยกระดับเลี้ยวซ้ายไปจังหวัดอุบลราชธานี</li> </ul> <p>ในส่วนทิศทางการเดินทางจากทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือเข้าอำเภอเมืองศรีสะเกษ จะใช้จุดกลับรถบนทางหลวง 226 เพื่อเดินทางเข้าเมืองศรีสะเกษ และในอีกทิศทางจากจังหวัดอุบลราชธานีจะใช้ถนนระดับดินเลี้ยวซ้ายเข้าทางเลี่ยงเมืองด้านตะวันออกแล้วใช้สะพานยกระดับข้ามทางหลวง 226 เพื่อเดินทางไปทางเลี่ยงเมืองด้านเหนือ โดยความสูงช่องลอดไม่น้อยกว่า 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>

### 8.3.3.2 ปัจจัยในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวง หมายเลข 226

การคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ จะพิจารณาเปรียบเทียบแต่ละรูปแบบด้วยการให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของหลักเกณฑ์การพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมได้นำประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ รวมถึงค่านิ่งถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนมาพิจารณา ร่วมด้วย โดยประเมินผลจากคะแนนทุกด้านรวมกันโดยจะมีคะแนนรวมเต็ม 100 คะแนน เป็นพื้นฐาน ในการพิจารณาความเหมาะสมของรูปแบบ มีดังนี้

**(1) ด้านวิศวกรรมและจราจร (คะแนนรวม 35 คะแนน) ประกอบด้วย**

- รูปร่างทางเรขาคณิต
- ความยากง่ายในการก่อสร้าง
- ประสิทธิภาพทางแยกต่างระดับ

**(2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (คะแนนรวม 30 คะแนน) ประกอบด้วย**

- มูลค่าการก่อสร้างโครงการ
- มูลค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

**(3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (คะแนนรวม 35 คะแนน) ประกอบด้วย**

- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ
- ผลกระทบด้านการโยกย้ายและเวนคืน
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพและทัศนียภาพ

### 8.3.3.3 สรุปผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวง หมายเลข 226

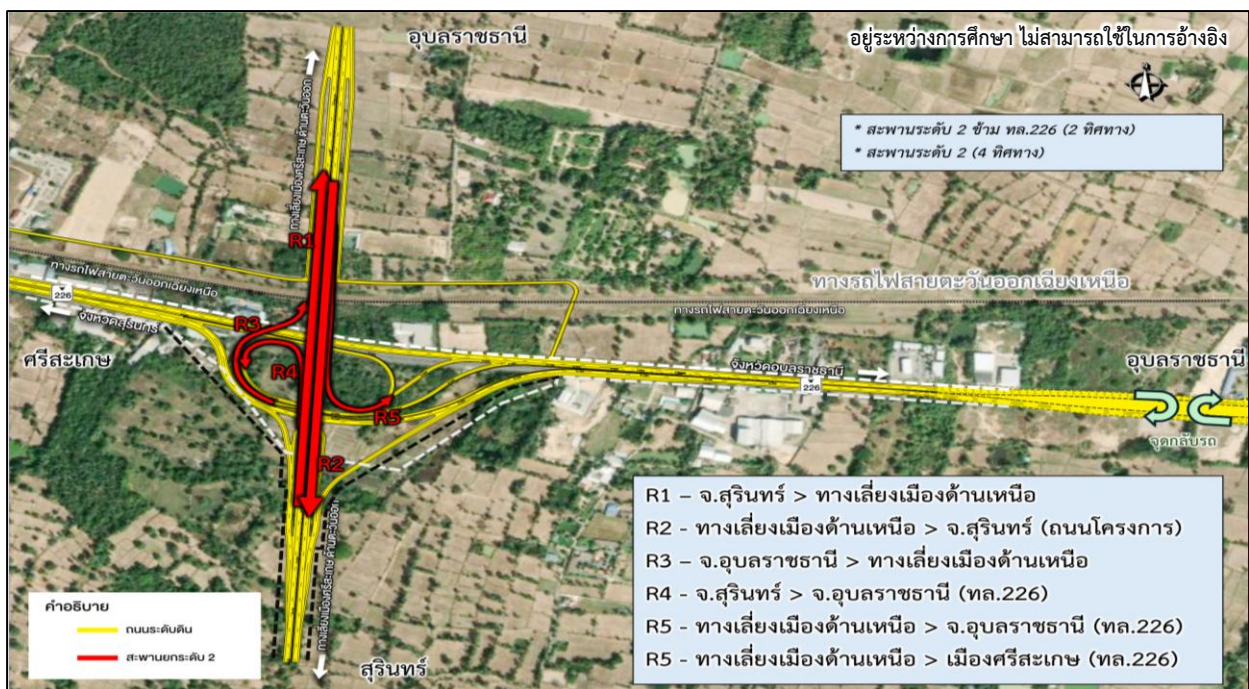
ดำเนินการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ จากการพิจารณา การเปรียบเทียบทั้ง 3 ด้าน มีรายละเอียดผลการคัดเลือก ดังนี้

จากผลการให้คะแนนทางเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ทั้ง 3 รูปแบบ พบว่า รูปแบบทางเลือกที่ 1 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 88.74 คะแนน รูปแบบทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 93.94 คะแนน และรูปแบบ ทางเลือกที่ 3 ได้คะแนนรวมเท่ากับ 90.78 คะแนน จึงสรุปได้ว่า **รูปแบบทางเลือกที่ 2** เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับที่ เหมาะสมที่สุด ดังแสดงในรูปที่ 8-10 สำหรับทางแยกต่างระดับบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการบนทางหลวงหมายเลข 226 แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-10

ตารางที่ 8-10

ผลการคัดเลือกทางแยกต่างระดับที่เหมาะสมของโครงการ บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226

เกณฑ์การคัดเลือก	รูปแบบทางเลือกทางแยกต่างระดับ		
	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
คะแนนรวมทั้งหมด	88.74	<u>93.94</u>	90.78
ลำดับ	3	<u>1</u>	2



รูปที่ 8-10 รูปแบบที่เหมาะสมจุดตัดทางแยกบริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ บนทางหลวงหมายเลข 226  
รูปแบบที่ 2 (รูปแบบที่เหมาะสมเบื้องต้นสำหรับการพัฒนาโครงการ)

## 9. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกับโครงการ อันจะเอื้อประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ และร่วมกัน แสดงความคิดเห็น ให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความวิตกกังวลได้ในทุกขั้นตอนของการศึกษาโครงการ ซึ่งความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจะนำมาพิจารณาประกอบการศึกษา ให้มีความสอดคล้องกับ ความต้องการของประชาชนในพื้นที่มากที่สุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชนน้อยที่สุด โดยขั้นตอน การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน แสดงดังรูปที่ 9-1











รูปที่ 9-1 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

สำหรับการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมามีได้ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

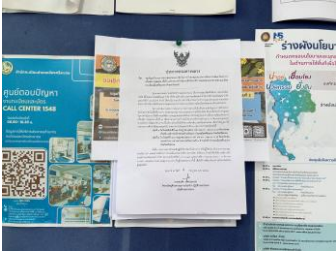



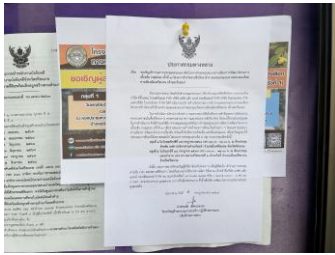
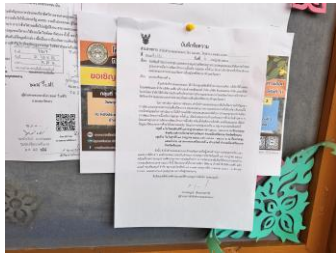

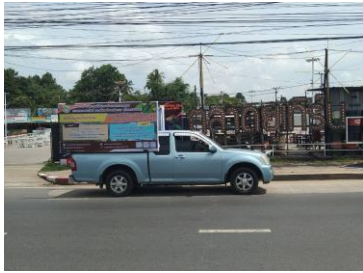




**9.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ** ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ เว็บไซต์ เฟซเพชบุ๊ก และไลน์โครงการ รวมถึงการประชาสัมพันธ์โดยใช้รถกระจายเสียง และประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิว แสดงดังตารางที่ 9-1

**9.2 การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** ได้มีการเข้าพบหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และผู้นำชุมชนในพื้นที่ศึกษา แสดงดังตารางที่ 9-2

ตารางที่ 9-1  
การประชาสัมพันธ์โครงการ

<p>1. การประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ ไลน์ และเฟซเพชบุ๊กโครงการ : ดำเนินการประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางการตอบรับเข้าร่วมประชุมให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ</p>		
		
<p><b>เว็บไซต์โครงการ</b> www.ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก.com</p>	<p><b>ไลน์โครงการ</b> BypassSisaket (East) หรือ @200pwvzw</p>	<p><b>เฟซเพชบุ๊กโครงการ</b> ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก</p>
<p>2. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการบริเวณแนวเส้นทางโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>		
		
<p>บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ ทางหลวงหมายเลข 294</p>	<p>องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ</p>	<p>ที่ว่าการอำเภอเมืองศรีสะเกษ</p>
		
<p>องค์การบริหารส่วนตำบลโพนข่า</p>	<p>องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก</p>	<p>แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1</p>

ตารางที่ 9-1 (ต่อ)  
การประชาสัมพันธ์โครงการ

3. การประชาสัมพันธ์ผ่านประกาศประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการขอความอนุเคราะห์หน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อปิดประกาศไว้บริเวณบอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน		
		
ที่ว่าการอำเภอเมืองศรีสะเกษ	องค์การบริหารส่วนจังหวัดศรีสะเกษ	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ
		
องค์การบริหารส่วนตำบลหนองแก้ว	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองครก	แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1
4. การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียงประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสอบถามให้กลุ่มเป้าหมายบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการรับทราบ		
		
5. การประชาสัมพันธ์ผ่านใบปลิวประชาสัมพันธ์โครงการ : ดำเนินการบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์แจ้งวัน เวลา สถานที่จัดประชุม และช่องทางติดต่อสอบถามให้กลุ่มเป้าหมายบริเวณแนวเส้นทางโครงการรับทราบ		
		

ตารางที่ 9-2  
การหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



การเข้าพบนายกันวลินทร์ เมืองแก้ว นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
นางณัฐพร ส่งสุข ปลัดอำเภอเมืองศรีสะเกษ และนายศรายุทธ สีละออง ปลัดอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 11.00 น.



การเข้าพบนายไพรัตน์ นवलประสพ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1  
นายคณากร สุขแสงวัฒนันท์ รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 2  
พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง  
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00 น.



การเข้าพบกลุ่มผู้นำชุมชนตำบลเมืองใต้ ตำบลโพนง่า ตำบลหนองแก้ว และตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ  
ดำเนินการเมื่อวันจันทร์ที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.30 น.

### 9.3 การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน จำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

#### 1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการจัดประชุมเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องศรีพันทา โรงแรมศรีลำดวน ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ โดยได้รับเกียรติจากนายชาติ สิริรุ่งวนิช รองผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ เป็นประธานเปิดการประชุม ผู้เข้าร่วมประชุมมาจากภาคส่วนต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น 145 ราย บรรยายภาคการประชุมแสดงดังรูปที่ 12-2



รูปที่ 9-2 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

2) การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดำเนินการเมื่อวันที่ 17-18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 แบ่งการประชุมออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

**กลุ่มที่ 1 :** วันพฤหัสบดีที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 13.00-16.00 น. ณ ห้องประชุมห้วยชัน องค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 60 ราย โดยได้รับเกียรติจากนายกันวลินทร์ เมืองแก้ว นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ เป็นประธานเปิดการประชุม บรรยายภาคการประชุมแสดงดังรูปที่ 9-3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมแสดงดังตารางที่ 9-3

**กลุ่มที่ 2 :** วันศุกร์ที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมแดนลำดวน แขวงทางหลวงศรีสะเกษที่ 1 ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ มีผู้เข้าร่วมประชุม จำนวน 54 ราย โดยได้รับเกียรติจากนางสาวอมร นามบุตร ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองศรีสะเกษ บรรยายภาคการประชุมแสดงดังรูปที่ 9-4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมแสดงดังตารางที่ 9-4



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร  
ประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นายกัณวรินทร์ เมืองแก้ว  
นายอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
ประธานเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้แทนกรมทางหลวงกล่าวปิดการประชุม

รูปที่ 9-3 บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลโพธิ์ข่า อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร  
ประกอบการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ



นางสาวอมร นามบุตร  
ปลัดอาวุโสอำเภอเมืองศรีสะเกษ  
ประธานเปิดการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพเป็นที่ระลึกร่วมกัน



ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น

รูปที่ 9-4 บรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น  
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ



ตารางที่ 9-3

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลโพธิ์ข่า อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
1) เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 3 (แนวสี่ขมพู่) โดยมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬาากลางจังหวัดศรีสะเกษ จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 ประมาณ กม.2+950 และมีจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 ระยะทางประมาณ 8.732 กิโลเมตร เนื่องจากแนวเส้นทางดังกล่าวสามารถรองรับการขยายตัวของเมือง รวมทั้งสามารถช่วยแก้ไขปัญห ปริมาณจราจรที่อาจเพิ่มมากขึ้นในอนาคตได้มากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2	1) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับการใช้งานของผู้ใช้เส้นทาง และมีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ ในการคัดเลือกแนวเส้นทางต้องพิจารณาปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมร่วมด้วย
2) ห่วงกังวลเรื่องการระบายน้ำ	2) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาและออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในแนวเส้นทางโครงการ โดยที่ปรึกษาจะวิเคราะห์ระบบระบายน้ำ ทิศทางการระบายน้ำ รวมทั้งคำนึงถึงการเกิดน้ำท่วมขังบริเวณแนวเส้นทางโครงการ
3) เสนอให้ออกแบบรูปแบบหน้าตัดถนนโครงการเป็นเกาะกลางแบบยก (Raised Median) และปลูกต้นไม้ประจำถิ่น เพื่อเพิ่มทัศนียภาพที่สวยงามในการเดินทาง	3) รับข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางให้มีความเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศ มีประสิทธิภาพสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง รวมถึงออกแบบบริเวณเกาะกลางถนนให้มีเอกลักษณ์ของจังหวัดศรีสะเกษ
4) เสนอให้ออกแบบเป็นอุโมงค์ทางลอดบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 221 เนื่องจากหากเป็นรูปแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยกอาจมีผลต่อทัศนียภาพและธุรกิจบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	4) รูปแบบอุโมงค์ทางลอด มีระยะเวลาในการก่อสร้าง ราคาค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาที่มากกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบสะพานยกระดับข้ามทางแยก รวมถึงสภาพพื้นที่บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 221 เป็นพื้นที่รับน้ำ มีห้วยแอ่งและห้วยชันอยู่ใกล้ ดังนั้น การกำหนดรูปแบบอุโมงค์ทางลอดจึงไม่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดังกล่าว ทั้งนี้ จึงได้กำหนดรูปแบบทางแยกต่างระดับบริเวณทางหลวงหมายเลข 221 เป็นสะพานข้ามทางแยก 3 รูปแบบทางเลือก เพื่อนำไปสู่การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมโดยจะพิจารณาปัจจัยในการคัดเลือก ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
1) ห่วงกังวลเรื่องผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง ความสั่นสะเทือน รวมทั้งอุบัติเหตุและความปลอดภัยในระยะก่อสร้าง	1) รับข้อเสนอแนะไปประกอบการประเมินผลกระทบด้านฝุ่นละออง เสียง ความสั่นสะเทือนรวมทั้งอุบัติเหตุและความปลอดภัย เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในระยะก่อสร้างให้เหมาะสมและสอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่
2) ห่วงกังวลผลกระทบต่อบริเวณโนนอิหฺมาน ซึ่งเป็นพื้นที่ปลูกป่าของชุมชน	2) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ จะมีการสำรวจพืชในระบอบนิเวศ บริเวณพื้นที่ศึกษา โดยผู้เชี่ยวชาญด้านทรัพยากรป่าไม้ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการประเมินผลกระทบ และกำหนดมาตรการลดผลกระทบให้มีความเหมาะสม



ตารางที่ 9-3 (ต่อ)

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
กลุ่มที่ 1 พื้นที่ตำบลโพธิ์ท่า อำเภอมือสองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านการเวนคืน</b>	
1) ห่วงกังวลเรื่องการเวนคืนเพื่อก่อสร้างโครงการ	1) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาออกแบบเพื่อส่งผลกระทบต่อการเวนคืนพื้นที่ให้น้อยที่สุด
2) ปัจจุบันสามารถระบุค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ที่ถูกเวนคืนได้หรือไม่	2) ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการศึกษา สำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการ จึงยังไม่สามารถกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนได้ สำหรับขั้นตอนการเวนคืนจะดำเนินการภายหลังการศึกษาครั้งนี้แล้วเสร็จ โดยผู้ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนจะทราบราคาค่าเวนคืนหลังจากแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น และมีการจัดประชุมคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์และเงินค่าทดแทน
<b>ด้านระยะเวลา</b>	
1) เสนอให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการโดยเร็ว	1) จะดำเนินการศึกษาอย่างละเอียดถี่ถ้วนเพื่อให้โครงการมีความพร้อมในการก่อสร้างมากที่สุด

ตารางที่ 9-4

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอมือสองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านวิศวกรรม</b>	
1) ห่วงกังวลเรื่องการระบายน้ำบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและเสนอให้ใช้ท่อลอดเหลี่ยม (Box Culvert) ในการระบายน้ำในพื้นที่	1) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาและออกแบบระบบระบายน้ำให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ในบริเวณจุดเริ่มต้น จุดตัดทางแยก จุดสิ้นสุดโครงการ รวมถึงในแนวเส้นทางของโครงการ ทั้งนี้ จะวิเคราะห์ระบบระบายน้ำ ทิศทางการระบายน้ำ รวมทั้งคำนึงถึงการเกิดน้ำท่วมขังบริเวณแนวเส้นทางโครงการ โดยจะพิจารณาระบบระบายน้ำโดยท่อลอดเหลี่ยม และท่อลอดอื่น ๆ มาพิจารณาใช้ให้เหมาะสม
2) เห็นด้วยกับรูปแบบหน้าตัดโครงการ รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)	2) รับข้อเสนอแนะไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบเกาะกลาง ให้มีความเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศ มีประสิทธิภาพสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางต่อไป
3) เห็นด้วยกับแนวเส้นทางเลือกที่ 3 (แนวสีชมพู) โดยมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 294 ประมาณ กม.6+500 ใกล้กับสนามกีฬากลางจังหวัดศรีสะเกษ จากนั้นแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 221 ประมาณ กม.2+950 และมีจุดสิ้นสุดแนวเส้นทางโครงการที่ทางหลวงหมายเลข 226 ประมาณ กม.280+700 ระยะทางประมาณ 8.732 กิโลเมตร เนื่องจากแนวเส้นทางดังกล่าวสามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้มากกว่าแนวเส้นทางเลือกที่ 1 และแนวเส้นทางเลือกที่ 2	3) รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาประกอบการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับการใช้งานของผู้ใช้เส้นทาง และมีผลกระทบต่อประชาชนให้น้อยที่สุด ทั้งนี้ ในการคัดเลือกแนวเส้นทางต้องพิจารณาปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน รวมทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมร่วมด้วย



ตารางที่ 9-4 (ต่อ)

สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)  
กลุ่มที่ 2 พื้นที่ตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	การชี้แจงประเด็นข้อคิดเห็นและการนำไปพิจารณาประกอบการศึกษา
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>	
1) เสนอให้ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทุกประเด็นที่อาจได้รับผลกระทบ	1) การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจะดำเนินการครอบคลุม 4 องค์ประกอบ ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ รวมทั้งสอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ และเกิดผลกระทบน้อยที่สุด
<b>ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน</b>	
1) เสนอให้เชิญกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการเข้าร่วมการประชุม	1) กรมทางหลวงและที่ปรึกษาได้ประชาสัมพันธ์และเชิญกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องรวมถึงผู้ที่อาจได้รับผลกระทบมาเข้าร่วมประชุมในหลากหลายช่องทาง ได้แก่ การจัดส่งจดหมายเชิญประชุม การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ประกาศกรมทางหลวง หอกระจายข่าวประจำหมู่บ้านและตำบล การประชาสัมพันธ์ผ่านรถกระจายเสียง รวมทั้งการประชาสัมพันธ์โดยการแจกใบปลิว โดยหากศึกษาพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกของโครงการแล้วเสร็จ จะดำเนินการจัดส่งจดหมายเชิญประชุมไปถึงผู้ที่อาจได้รับผลกระทบจากการเวนคืนให้มาเข้าร่วมประชุมในการประชุมครั้งถัดไป

## 10. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

**10.1 ด้านวิศวกรรม :** นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมไปดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการให้มีความเหมาะสม

**10.2 ด้านการศึกษาสิ่งแวดล้อม :** ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมไปพิจารณาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการให้มีความเหมาะสม

**10.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :** จะดำเนินการติดประกาศสรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) และเตรียมข้อมูลเพื่อดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)



## 11. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม : บริษัท ซิตี แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยะวรรณ ชั้น 15 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400



ด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน : บริษัท เอเชีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 184 ซอยพุทธมณฑลสาย 2 ซอย 12 แขวงบางไผ่ เขตบางแค กรุงเทพมหานคร 10160



ด้านงานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ และงานวิเคราะห์ด้านการจราจร : บริษัท อินเทลแพลน จำกัด

เลขที่ 36/11 หมู่ที่ 9 ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี 11120



ด้านการสำรวจ ตรวจสอบดิน และวัสดุ : บริษัท ไวเปอร์เทค จำกัด

เลขที่ 278 ซอยพระรามเก้า 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



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



[ทางเลี่ยงเมืองศรีสะเกษ-ด้านตะวันออก](#)



[BypassSisaket \(East\)](#)  
หรือ @200pwvzw



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

