



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์
(บ.ตาชะ - อ.ท่าตูม)

เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการทำนารูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เสนอโดย



บริษัท พี.วี. เอส. -95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด

บริษัท โปรเฟสชันนัล เอ็นจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

บริษัท รารา คอนซัลแต้นท์ จำกัด

กำหนดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม)

ในวันพุธที่ 27 พฤศจิกายน 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น.

ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์

08.00 - 08.30 น. ลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม รับเอกสารและอาหารว่าง

08.30 - 08.40 น. รับชมวิดีโอทัศน์แนะนำรายละเอียดโครงการ

08.40 - 09.00 น. พิธีเปิดการประชุมฯ

❖ กล่าวรายงานการประชุม
โดย ผู้แทนกรมทางหลวง

❖ กล่าวเปิดการประชุม
โดย นายอำเภอท่าตูมหรือผู้แทน

09.00 - 10.00 น. การนำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ

❖ ด้านวิศวกรรม
โดย นางสาวชุลีพร สมชื่น
(วิศวกรงานทาง)

ดร. กานต์ เฉลิมวงศ์พันธ์

(วิศวกรจราจร)

❖ ด้านสิ่งแวดล้อม

โดย ดร. นพดล ครุฑทอง

(ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม)

❖ ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

โดย นายชาญณรงค์ สุภาพพร้อม

(ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

10.00 - 11.00 น. อภิปราย รับฟังความคิดเห็นของประชาชน และตอบข้อซักถาม

โดย ผู้แทนกรมทางหลวงและกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

11.00 - 12.00 น. สรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับจากที่ประชุมและปิดการประชุมฯ



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาสะ - อ.ท่าตูม)

สารบัญ		หน้า
สารบัญ		ก
สารบัญตาราง		ข
สารบัญรูป		ค
1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ	2
3.	วัตถุประสงค์ของการประชุม	2
4.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาโครงการ	2
5.	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
6.	ลักษณะโครงการ	3
7.	ขอบเขตการศึกษา	5
8.	สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ	12
9.	การสำรวจโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการ	13
10.	แนวคิดในการศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	16
11.	หลักเกณฑ์การพิจารณารูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น	18
12.	แนวคิดในการออกแบบโครงสร้างสะพานเบื้องต้น	20
13.	หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบโครงสร้างสะพานเบื้องต้น	22
14.	การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	24
15.	พื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	29
16.	การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	32
17.	ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	33
18.	การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป	41
19.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	41



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	พื้นที่ศึกษาโครงการ	3
2	การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบเกาะกลางถนนต่อรูปแบบที่ 1	16
3	การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบเกาะกลางถนนต่อรูปแบบที่ 2	17
4	การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบเกาะกลางถนนต่อรูปแบบที่ 3	18
5	หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางถนนโครงการ	19
6	การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของโครงสร้างสะพานต่อรูปแบบที่ 1	20
7	การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของโครงสร้างสะพานต่อรูปแบบที่ 2	21
8	การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของโครงสร้างสะพานต่อรูปแบบที่ 3	22
9	หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานของโครงการ	23
10	ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ	24
11	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	30
12	การประชาสัมพันธ์โครงการ	32
13	สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	39



สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1	ขอบเขตการปกครองในพื้นที่ศึกษาโครงการ	4
2	ขอบเขตการศึกษาของโครงการ	5
3	ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	9
4	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก	10
5	ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	11
6	สภาพปัจจุบันจุดเริ่มต้นโครงการ กม.137+200 บนทางหลวงหมายเลข 214	12
7	สภาพปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำมูล กม. 139+272	12
8	สภาพปัจจุบันจุดสิ้นสุดโครงการ กม.139+461 บนทางหลวงหมายเลข 214	13
9	โครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการ	15
10	รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)	16
11	รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)	17
12	รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกั้นขวาง (Barrier Median)	18
13	รูปแบบที่ 1 สะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever)	20
14	รูปแบบที่ 2 สะพานแบบคานซิง (Extradosed Bridge)	21
15	รูปแบบที่ 3 สะพานแบบโค้ง (Arch Bridge)	22
16	พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในเขตพื้นที่โครงการ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	26
17	การซ้อนทับพื้นที่ชุ่มน้ำของโครงการ ในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	27
18	แหล่งโบราณคดี โบราณสถาน และแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	28
19	สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โบราณสถาน บ้านบัลลังก์	29
20	พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	31
21	การเข้าพบเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น ของหน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานระดับท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	34
22	บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	38

**เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม)**

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 214 เป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทาง จากจังหวัดร้อยเอ็ด ไปยังจังหวัดสุรินทร์ ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม) มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 214 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการมีโบราณสถานจำนวน 1 แห่ง คือ บ้านบลั้งก์ ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 (ลำดับที่ 20.7) และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ปัจจุบันภาคประชาชนภายในชุมชนท้องถิ่นและกลุ่มองค์กรรูปแบบต่างๆ ได้เข้ามามีบทบาทในการแสดงออกถึงความต้องการที่จะร่วมกันพัฒนาโครงการต่างๆ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้โครงการพัฒนาหลายๆ โครงการไม่สามารถดำเนินการให้ลุล่วงต่อไปได้โดยเฉพาะบางโครงการจะต้องเสียเวลาในการดำเนินงานหลายๆ ปี นับว่าเป็นเรื่องสำคัญมากที่การพัฒนาโครงการต่างๆ จำเป็นต้องเห็นถึงความสำคัญต่อการให้ข้อมูลหรือข่าวสารแก่ประชาชนหรือสาธารณชนตั้งแต่ขั้นตอนเริ่มแรกของการพัฒนาโครงการเพื่อให้ทราบถึงผลดี - ผลเสีย หรือความจำเป็นและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนในการดำเนินงานโครงการต่างๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนนับว่าเป็นองค์ประกอบหนึ่งของกลยุทธ์การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนตามสิทธิในการรับรู้ข้อมูลและสิทธิในการร่วมตัดสินใจและการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน รวมทั้งได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่หน่วยงานของรัฐและภาคประชาชนตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 58 และในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการให้สอดคล้องตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (2566) และแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563)

อนึ่ง การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนหรือร่วมปรึกษาหารือกับผู้นำชุมชน นักพัฒนาท้องถิ่น ปราชญ์ท้องถิ่น ผู้บริหาร หรือนักวิชาการจะทำให้ทราบถึงความต้องการและความคิดเห็นของชุมชนเพื่อนำมาปรับแก้แผนการดำเนินงาน



โครงการให้เหมาะสมและทำให้เกิดการทำงานร่วมกันอย่างสอดคล้องและมีประสิทธิภาพซึ่งจะช่วยลดปัญหาความขัดแย้งและทำให้การพัฒนาโครงการสามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่ได้อย่างแท้จริง การให้ข้อมูลข่าวสารและทำความเข้าใจกับประชาชนภายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทั้งจากประชาชนภายในท้องถิ่น องค์กรเอกชน หน่วยงานราชการท้องถิ่น นักวิชาการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงมีความสำคัญเนื่องจากทัศนคติและความสนใจของแต่ละกลุ่มเป้าหมายจะแตกต่างกัน ดังนั้น การทำให้เกิดความเข้าใจอันดีแก่ทุกฝ่ายและการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อโครงการและส่งผลกระทบในทางลบน้อยที่สุด ดังนั้น ในการพัฒนาโครงการจึงควรให้ความสำคัญเป็นอย่างมากในการดำเนินการประชาสัมพันธ์และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนควบคู่ไปกับการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นอันเป็นผลให้การพัฒนาโครงการเกิดประโยชน์ต่อท้องถิ่นมากที่สุด

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวง 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม) ระยะทางประมาณ 2.261 กิโลเมตร ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- 2) เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และปริมาณจราจร รวมถึงดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ
- 3) เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

3. วัตถุประสงค์ของการประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอความคืบหน้าของการศึกษา รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ ข้อดี - ข้อเสีย ของแต่ละรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องรับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง นำไปประกอบการศึกษาและพัฒนาโครงการโดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการ

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงการ

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางถนน และการเดินทางบนทางหลวงสายหลัก โดยการขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ทำให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชน และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้า
- 2) เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้เส้นทาง
- 3) เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาด้านต่างๆ ของประเทศอย่างยั่งยืน ตลอดจนช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคม สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ



5. พื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่ศึกษาโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 214 ประมาณ กม.137+200 และจุดสิ้นสุดโครงการอยู่บนทางหลวงหมายเลข 214 ประมาณ กม.139+461 รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล มีระยะทางประมาณ 2.261 กิโลเมตร มีพื้นที่ศึกษาครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวนอนของโครงการ อยู่ในพื้นที่การปกครองทั้งหมด 2 ตำบล 1 อำเภอ 1 จังหวัด ประกอบด้วย ตำบลทุ่งกุลาร และตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์ ดังแสดงในตารางที่ 1 และรูปที่ 1

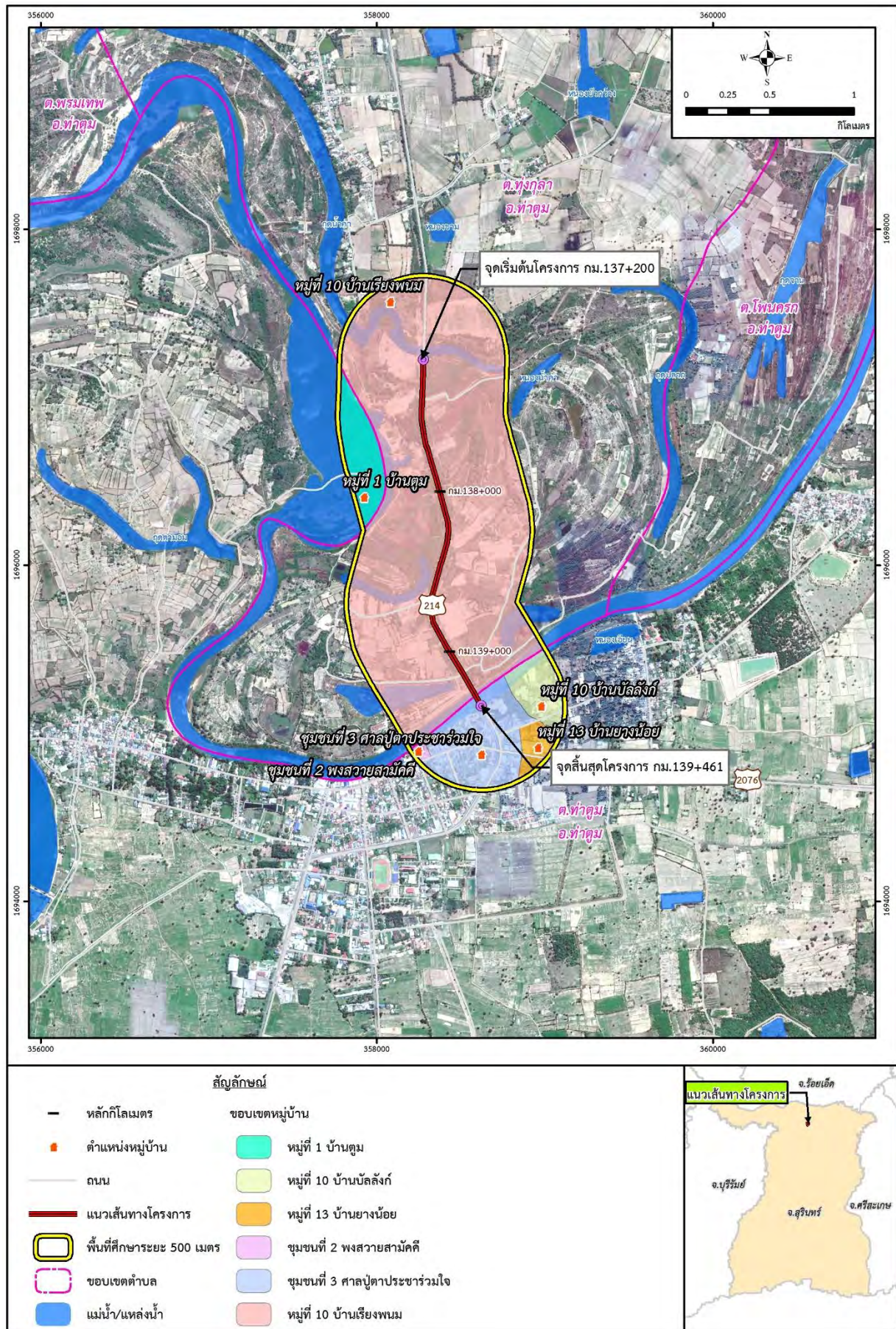
ตารางที่ 1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
สุรินทร์	ท่าตูม	ทุ่งกุลาร	หมู่ที่ 10 บ้านเรียงพนม	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งกุลาร
		ท่าตูม	หมู่ที่ 1 บ้านตูม	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม
			หมู่ที่ 10 บ้านบัลลังก์	
			หมู่ที่ 13 บ้านยางน้อย	เทศบาลตำบลท่าตูม
			^{1/} ชุมชนที่ 2 พงสวายสามัคคี	
			^{2/} ชุมชนที่ 3 ศาลปู่ตาประชาร่วมใจ	
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	4 หมู่บ้าน 2 ชุมชน	3 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

หมายเหตุ : ^{1/}พื้นที่บางส่วนของหมู่ที่ 9 ตำบลท่าตูม, ^{2/}พื้นที่บางส่วนของหมู่ที่ 13 ตำบลท่าตูม

6. ลักษณะโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 214 ประมาณ กม.137+200 และจุดสิ้นสุดบนทางหลวงหมายเลข 214 ประมาณ กม.139+461 รวมสะพานข้ามแม่น้ำมูล มีระยะทางประมาณ 2.261 กิโลเมตร ให้มีขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า โดยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และปริมาณการจราจรในอนาคตพร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ทางด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งให้คำนึงถึงความปลอดภัยลดผลกระทบต่อชุมชน และสภาพแวดล้อมในแนวสายทาง



รูปที่ 1 ขอบเขตการปกครองในพื้นที่ศึกษาโครงการ

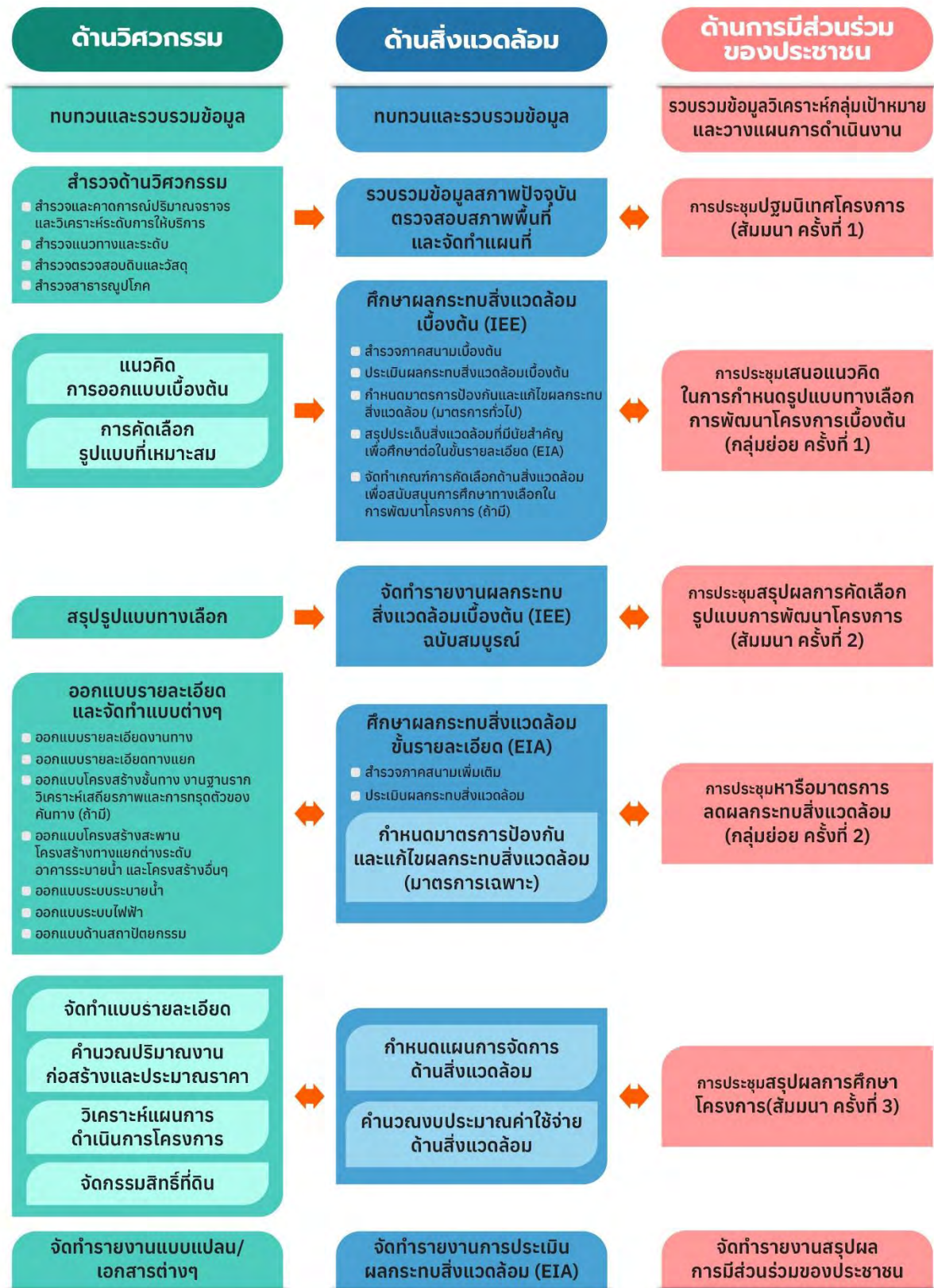


เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง

7. ขอบเขตการศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม) มีขอบเขตการดำเนินงาน ดังแสดงในรูปที่ 2 โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 2 ขอบเขตการศึกษาของโครงการ

1) งานทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา

- ทำการทบทวนงานศึกษาความเหมาะสมฯ หรือทบทวนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่มีอยู่เดิม (ถ้ามี) และแผนพัฒนาจังหวัด และแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุรายกรณี ข้อร้องเรียน และข้อพิพาท ในรอบ 10 ปีล่าสุด (ถ้ามี)

2) งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

- ศึกษา สำรวจ พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ที่จะต้องทำการศึกษา ทั้งระดับชาติ ระดับภาค ระดับจังหวัด และในพื้นที่ที่มีอิทธิพลของโครงการ
- ศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงอื่น ที่มีผลต่อการจราจรในอนาคต

3) การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

- การประเมินค่าใช้จ่าย การประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- การประเมินผลของประโยชน์ศึกษาและการแสดงที่มาของผลประโยชน์ที่ได้รับ ทั้งผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อมของโครงการ
- การวิเคราะห์ความคุ้มค่า การวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ของโครงการ โดยแสดงผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของอัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR), อัตราส่วนของผลตอบแทนต่อการลงทุน (Benefit - Cost Ratio : B/C), มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV), อัตราผลตอบแทนในปีแรก (First Year Rate of Return : FYRR)

4) งานสำรวจและการคาดการณ์ของปริมาณจราจรและการวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

- สำรวจข้อมูลการจราจรต่างๆ ที่จำเป็นในการวิเคราะห์และการคาดการณ์ของปริมาณจราจร ได้แก่ ปริมาณการจราจรบนท้องถนน (Mid-Block Classified Counts), ปริมาณการจราจรบริเวณทางแยก (Turning Movement Counts), การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (Origin-Destination Survey), ข้อมูลตัวชี้วัดสภาพการจราจรของโครงข่ายทางหลวงและทางแยกในปัจจุบัน ได้แก่ ความเร็ว, เวลาในการเดินทาง, ความยาวแถวคอยบริเวณทางแยก เป็นต้น

5) งานสำรวจแนวทางและระดับ

- การสำรวจรายละเอียดข้อมูลภูมิประเทศ, แนวทาง, ระดับ, ทำรูปตัดตามยาว, ทำรูปตัดตามขวางและเส้นชั้นความสูง อีกทั้งยังมีการสำรวจรายละเอียดของสองข้างทาง, ทางแยกและย่านชุมชน, สำรวจรายละเอียดข้อมูลสิ่งก่อสร้าง, สาธารณูปโภค, สาธารณูปการ, ร่องน้ำ, ระดับน้ำ, ข้อมูลทางอุทกวิทยา, ข้อมูลการสัญจรทางน้ำในลำน้ำ รวมถึงรายละเอียดข้อมูลที่เป็นต่อการดำเนินงาน

6) งานสำรวจการตรวจสอบดินและวัสดุ

- การสำรวจ/การตรวจสอบสภาพของพื้นผิวดินและสภาพใต้ผิวดิน ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดข้อมูลของทางหลวง ตลอดแนวเส้นทางของโครงการ/ศึกษาการหลุดตัวของคันทางที่เกิดขึ้น

7) งานออกแบบรายละเอียดของงานทาง

- การดำเนินการออกแบบรายละเอียดข้อมูลของงานทางในด้านต่างๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทาง แนวระดับ, รูปตัดทางแยก, ทางขนาน, ทางข้าม, ทางลอด, เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงระบบ

งานอำนวยความสะดวกปลอดภัยในการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง, สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับบุคคลทุพพลภาพ (คนพิการ), ผู้สูงอายุและงานอื่นๆ ที่จำเป็น โดยการออกแบบที่จำเป็นต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานของกรมทางหลวง

8) งานออกแบบรายละเอียดของทางแยก

- การศึกษา/การทบทวนรูปแบบของทางแยกที่ได้ทำการศึกษาหรือมีการออกแบบไว้แต่เดิม (ถ้ามี) โดยกรณีที่เป็นทางแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) ให้ดำเนินการถึงขั้นออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมทั้งเสนอรูปแบบของการขยายทางแยกในอนาคต

9) งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง/งานรากฐาน/การวิเคราะห์เสถียรภาพ/การทรุดตัวของคันทาง (ถ้ามี)

- งานออกแบบโครงสร้างชั้นทางให้มีการรองรับน้ำหนักและปริมาณการจราจร โดยอายุของการออกแบบโครงสร้างชั้นทางแบบยืดหยุ่น (Flexible Pavement) หรือการออกแบบโครงสร้างชั้นทางแบบแข็ง (Rigid Pavement) ต้องไม่น้อยกว่า 20 ปี

10) งานออกแบบโครงสร้างสะพาน/โครงสร้างทางแยกต่างระดับ/อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่นๆ

- งานออกแบบโครงสร้างของสะพานและอาคารระบายน้ำ หากเป็นการขยายสะพานและอาคารระบายน้ำเดิม ให้สำรวจข้อมูลรวบรวมสภาพความเสียหายของโครงสร้างสะพานและอาคารระบายน้ำเดิมที่เกี่ยวข้องกับงานออกแบบโครงสร้างตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง

11) งานระบบระบายน้ำ

- ศึกษาลักษณะต่างๆ ทางด้านอุทกวิทยาและสภาพการระบายน้ำในบริเวณพื้นที่ รวมทั้งระบบน้ำทิ้งแบบเดิมจากชุมชน (ถ้ามี) ที่มีผลกระทบต่อทางหลวง อีกทั้งการออกแบบระดับถนน, ช่องทางการระบายน้ำ, สะพานและโครงสร้างการระบายน้ำแบบอื่นๆ ให้สอดคล้องกัน

12) งานระบบไฟฟ้า

- งานออกแบบแนะนำให้ใช้ระบบแบบวงจรไฟฟ้า พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ในโครงการ เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง, ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร และอื่นๆ ให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้าและวิศวกรรมการทาง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง, การป้องกันการโจรกรรม และอื่นๆ

13) งานด้านสถาปัตยกรรม

- การออกแบบงานด้านสถาปัตยกรรมของอาคารต่างๆ ในโครงการ เช่น โครงสร้างสะพาน, ทางลอด, อาคารระบายน้ำ, ภูมิสถาปัตยกรรมทางหรือส่วนประกอบอื่นๆ ให้มีความสวยงามและทันสมัยให้สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงภูมิทัศน์, การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ และอื่นๆ

14) งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

- การติดต่อประสานงานการตรวจสอบหาข้อมูลสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีข้อเสนอแนะของรูปแบบตำแหน่งสิ่งแวดล้อมต่างๆ ภายในเขตทาง โดยมีการกำหนดไว้ในแบบก่อสร้างเพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างทางและระบบการคมนาคมขนส่งอื่นๆ ภายในเขตทางทั้งในปัจจุบันและอนาคต

15) งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา

- การคำนวณงานก่อสร้าง พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดการคำนวณงานในแต่ละรายการตามบัญชีแสดงปริมาณงาน

16) งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการของโครงการ

- การจัดทำแผนการดำเนินการของโครงการเป็นระยะๆ (Development Phase) โดยมีการพิจารณาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าด้านเศรษฐศาสตร์ของการดำเนินโครงการ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการเป็นระยะๆ

17) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)

- งานสำรวจปริมาณและราคาทรัพย์สินในเขตทางตัดใหม่, เขตทางขยายและเขตทางเดิม เพื่อเป็นข้อมูลนำไปใช้ในงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินขั้นเริ่มต้น

18) งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

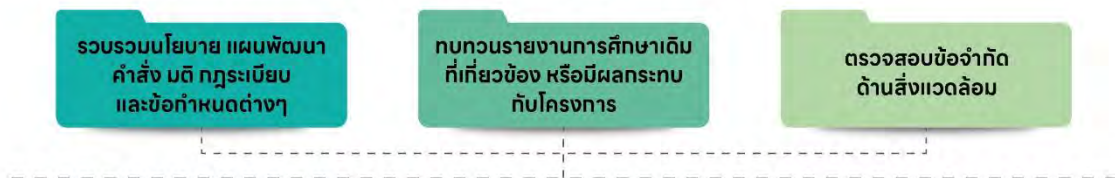
- ดำเนินการการศึกษาและการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ (สิงหาคม, 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ร่วมกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในโครงการทางหลวง (Guideline for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 8 (กุมภาพันธ์, 2567) สอดคล้องกับเอกสารทางด้านวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคครอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งสิ้น 37 ปัจจัย สำหรับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่มีผลกระทบในระดับปานกลาง - สูง ทั้งหมดจะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบในขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป (ดังแสดงในรูปที่ 3 และรูปที่ 4) รายละเอียดมีดังนี้

- ◆ **การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)**
การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจะทำการศึกษาระดับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Environment) ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ (Biological Environment) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Values) และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (Quality of Life Values) ประกอบด้วย องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม 37 ปัจจัย เพื่อคัดกรองปัจจัยที่มีนัยสำคัญ โดยปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบและความสำคัญอยู่ในระดับปานกลาง - สูง ทั้งหมดจะนำไปศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป
- ◆ **การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)** พิจารณปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่จะดำเนินการศึกษาขั้นรายละเอียดจากปัจจัยที่มีนัยสำคัญจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม ศึกษาลักษณะกิจกรรมการดำเนินโครงการในแต่ละระยะของการพัฒนารูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยพิจารณาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการให้ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ข้างเคียง เพื่อคาดการณ์ผลกระทบต่อสุขภาพที่อาจเกิดขึ้น

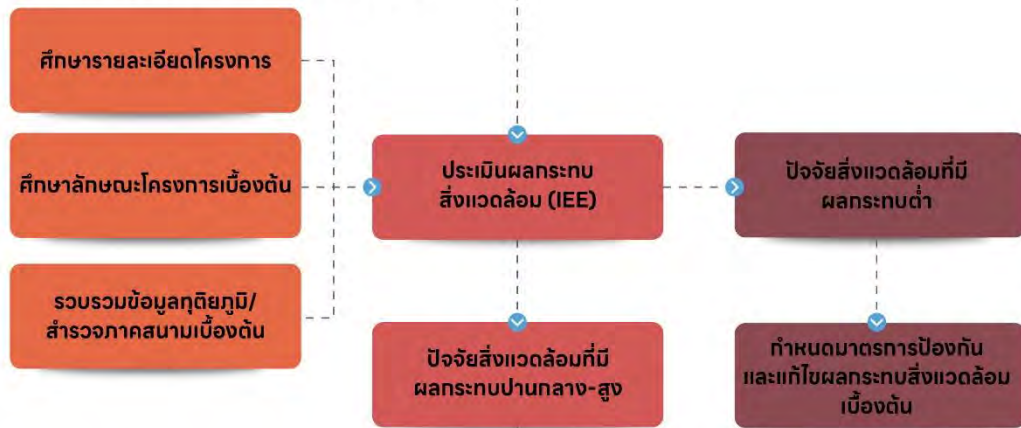
จากการดำเนินโครงการ โดยนำประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ซึ่งคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการมาเป็นแนวทางในการเสนอมาตรการป้องกัน และแก้ไข ลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับน้อยที่สุดและอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

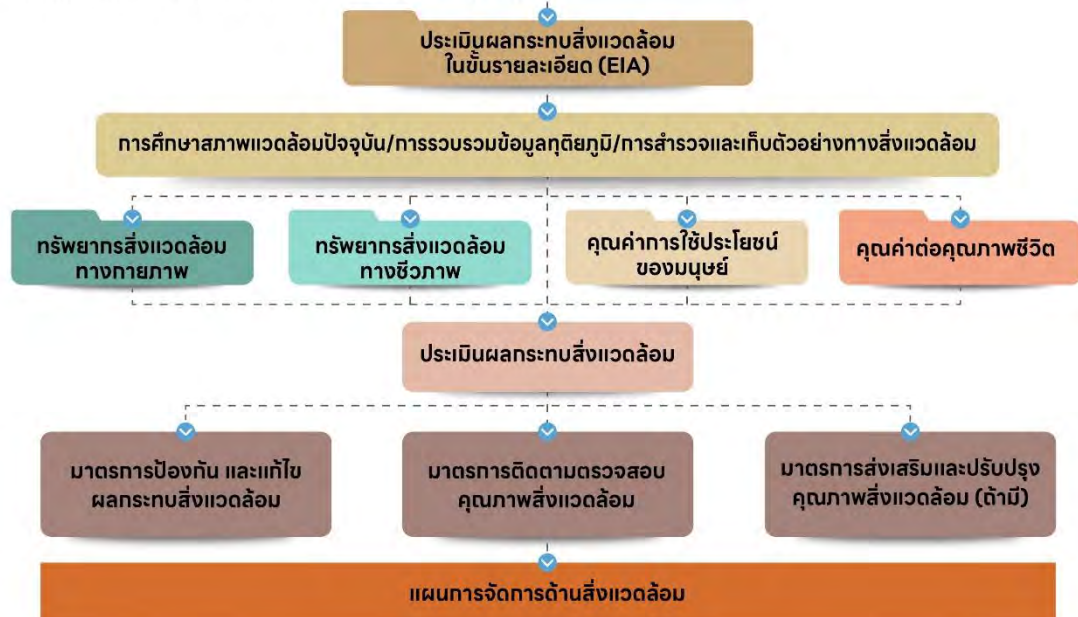
การทบทวนรายงานเดิม และตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)



ที่มา: แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม, โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567)

รูปที่ 3 ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



รูปที่ 4 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาคอบคลุม 4 องค์ประกอบหลัก

19) งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

- การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาฮะ - อ.ท่าตูม) เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสารและมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนในสังคม โดยใช้แนวทางการศึกษา ดังนี้
 - ◆ แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (กรกฎาคม 2566)
 - ◆ แนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชนของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงานกรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563)
- เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้แสดงความคิดเห็นตลอดข้อเสนอแนะผ่านช่องทางต่างๆ อาทิเช่น Website, Page Facebook, Line official และ E-mail ของโครงการ รวมถึงจัดให้มีการพบปะหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนต่างๆ ของการศึกษา ควบคู่ไปกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น รวมทั้งหมด 5 ครั้ง (รูปที่ 5) ประกอบด้วย
 - ◆ การประชุมปฐมนิเทศโครงการ หรือ สัมมนา ครั้งที่ 1
 - ◆ การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น หรือ กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1
 - ◆ การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ หรือ สัมมนา ครั้งที่ 2
 - ◆ การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2
 - ◆ การประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ หรือ สัมมนา ครั้งที่ 3

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์โครงการ (ดำเนินการตลอดระยะเวลาการศึกษา)



1 การเข้าพบหน่วยงานราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมการก่อนรับฟังความคิดเห็น

ดำเนินการเมื่อ
วันที่ 17 - 19 กรกฎาคม 2567
และ 15 - 16 สิงหาคม 2567

เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น เช่น ผู้บริหาร หน่วยงานราชการ และผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาของโครงการ



2 การประชุม ประชุมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 27 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์

2

เพื่อนำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้น การพัฒนาโครงการ



3 การประชุมเสนอแนวคิด ในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนา โครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันพุธที่ 27 พฤศจิกายน 2567

3

เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสม ของโครงการ



4 การประชุมสรุปผล การคัดเลือกรูปแบบ การพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ประมาณมีนาคม 2568

4

เพื่อนำเสนอสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบ รายละเอียด



5 การประชุมหารือ มาตรการลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณพฤษภาคม 2568

5

เพื่อนำเสนอรายละเอียดรูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการ ป้องกัน และแก้ไข ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม



6 การประชุมสรุปผล การศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณกรกฎาคม 2568

6

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ

รูปที่ 5 ขั้นตอนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง

11

PVS-95 • PES • DHARA

8. สภาพปัจจุบันของพื้นที่โครงการ

1) จุดเริ่มต้นโครงการ

บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการ กม.137+200 บนทางหลวงหมายเลข 214 เป็นทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ผิวทางเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร เขตทาง 80 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเส้นทึบคู่ ดังแสดงในรูปที่ 6 และสะพานข้ามแม่น้ำมูล กม. 139+272 ดังแสดงในรูปที่ 7



รูปที่ 6 สภาพปัจจุบันจุดเริ่มต้นโครงการ กม.137+200 บนทางหลวงหมายเลข 214



รูปที่ 7 สภาพปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำมูล กม. 139+272

2) จุดสิ้นสุดโครงการ

บริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ อยู่บนทางหลวงหมายเลข 214 ที่ กม.139+461 เป็นช่วงถนนบริเวณสองข้างทาง เป็นที่อยู่อาศัย สภาพปัจจุบันเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร เขตทาง 40 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะสี่ ผิวทางเป็นผิวลาดยาง ดังแสดงในรูปที่ 8



รูปที่ 8 สภาพปัจจุบันจุดสิ้นสุดโครงการ กม.139+461 บนทางหลวงหมายเลข 214

9. การสำรวจโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการ

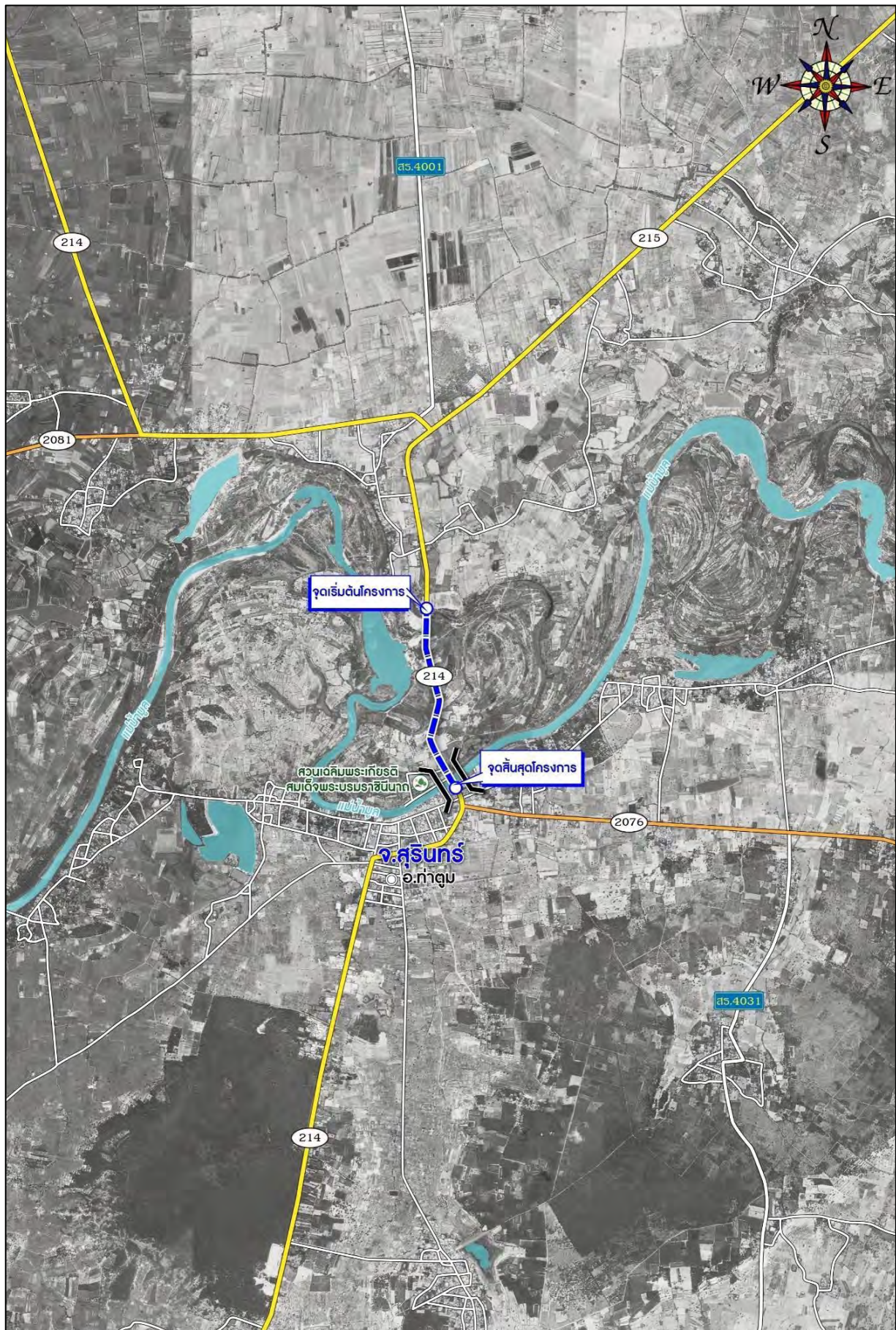
โครงข่ายการเดินทางเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางมายังพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ถนนทางหลวงที่สำคัญและมีผลกระทบต่อถนนโครงการ มีดังต่อไปนี้

- 1) **ทางหลวงหมายเลข 214 (ห้วยพลับพลา-โคกปูน)** : เป็นของโครงข่ายถนนหลักเชื่อมโยงการเดินทางจังหวัดร้อยเอ็ดกับสุรินทร์ โดยมีช่วงสายทางที่เชื่อมโยงบริเวณพื้นที่โครงการฯ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.00 เมตร ลักษณะพื้นผิวจราจรเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ได้แก่ พื้นที่เกษตรกรรม และแหล่งที่อยู่อาศัย
- 2) **ทางหลวงหมายเลข 214 (แยกตาฮะ)** : เป็นของโครงข่ายถนนหลักเชื่อมโยงการเดินทางจังหวัดร้อยเอ็ดกับสุรินทร์ โดยมีช่วงสายทางที่เชื่อมโยงบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการฯ โดยช่วงต้นเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร เกาะกลางแบบดินถม ระยะทางประมาณ 1.40 กิโลเมตร หลังจากนั้นเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร ขนาดเขตทางรวมประมาณ 80 เมตร ลักษณะพื้นผิวจราจรเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ได้แก่ พื้นที่เกษตรกรรม และแหล่งที่อยู่อาศัย
- 3) **ทางหลวงหมายเลข 214 (แยก กม.ศูนย์)** : เป็นโครงข่ายถนนหลักเชื่อมโยงการเดินทางจังหวัดร้อยเอ็ดกับสุรินทร์ โดยมีช่วงสายทางที่เชื่อมโยงบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการฯ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร เกาะกลางแบบดินถม ระยะทาง

ประมาณ 3.20 กิโลเมตร ขนาดเขตทางรวมประมาณ 40 เมตร ลักษณะพื้นผิวจราจรเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ได้แก่ ย่านพาณิชยกรรม และแหล่งที่อยู่อาศัย

- 4) **ทางหลวงหมายเลข 215 :** เป็นโครงข่ายถนนหลักเชื่อมโยงการเดินทางจังหวัดร้อยเอ็ดกับสุรินทร์ อยู่ในความดูแลของแขวงทางหลวงสุรินทร์เป็นระยะทาง 11.202 กิโลเมตร (ช่วง กม. 73+993 - กม. 85+195) เชื่อมโยงการเดินทางบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 214 ที่ แยกตาสะ (กม.134+623) โดยช่วงที่บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 214 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ขนาดเขตทางรวมประมาณ 80 เมตร ลักษณะพื้นผิวจราจรเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ได้แก่ พื้นที่เกษตรกรรม และแหล่งที่อยู่อาศัย
- 5) **ทางหลวงหมายเลข 2076 :** เป็นโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงการเดินทางในพื้นที่อำเภอรัตนบุรี เชื่อมโยงการเดินทางบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 214 เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร (รวม 2 ทิศทาง) ความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร ขนาดเขตทางรวม 30 เมตร ลักษณะพื้นผิวจราจรเป็นแบบแอสฟัลต์คอนกรีต การใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ ประกอบด้วย แหล่งที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรม

ทั้งนี้ โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงการเดินทางในพื้นที่โครงการ ประกอบด้วย ถนนทางหลวง ถนนทางหลวงชนบท ที่สำคัญในพื้นที่โครงการ สามารถสรุปภาพรวมโครงข่ายการเดินทางเชื่อมโยงมายังพื้นที่โครงการ ดังแสดงในรูปที่ 9



รูปที่ 9 โครงข่ายคมนาคมและขนส่งในพื้นที่โครงการ



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

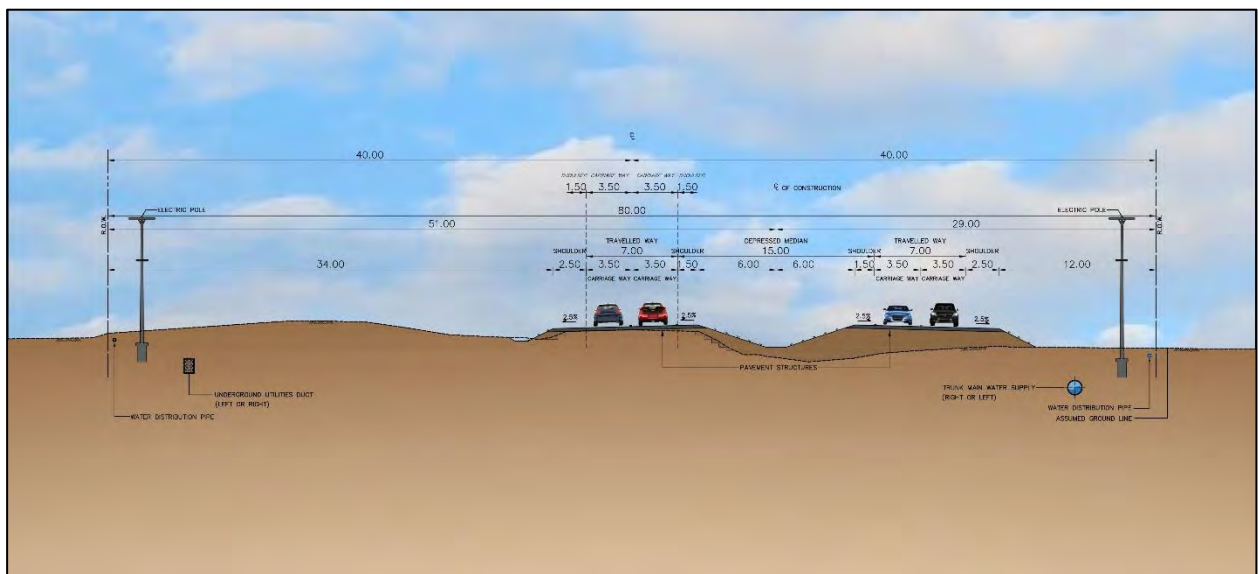
กรมทางหลวง

10. แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

เบื้องต้นมีแนวคิดจะออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร มี 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง ในพื้นที่เขตทางกว้าง 80.00 เมตร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร และมีไหล่ทางด้านนอกกว้างข้างละ 2.50 เมตร พร้อมเกาะกลางถนนรวมระบบระบายน้ำ โดยจะทำการพิจารณาการคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางถนนที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการกำหนดรูปแบบในการพัฒนาโครงการ จำนวน 3 รูปแบบ ที่ครอบคลุมลักษณะทางกายภาพของภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

1) รูปแบบทางเลือกของโครงการรูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) กว้าง 15.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 10 โดยการเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ต่อรูปแบบทางเลือกที่ 1 ดังแสดงในตารางที่ 2



รูปที่ 10 รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

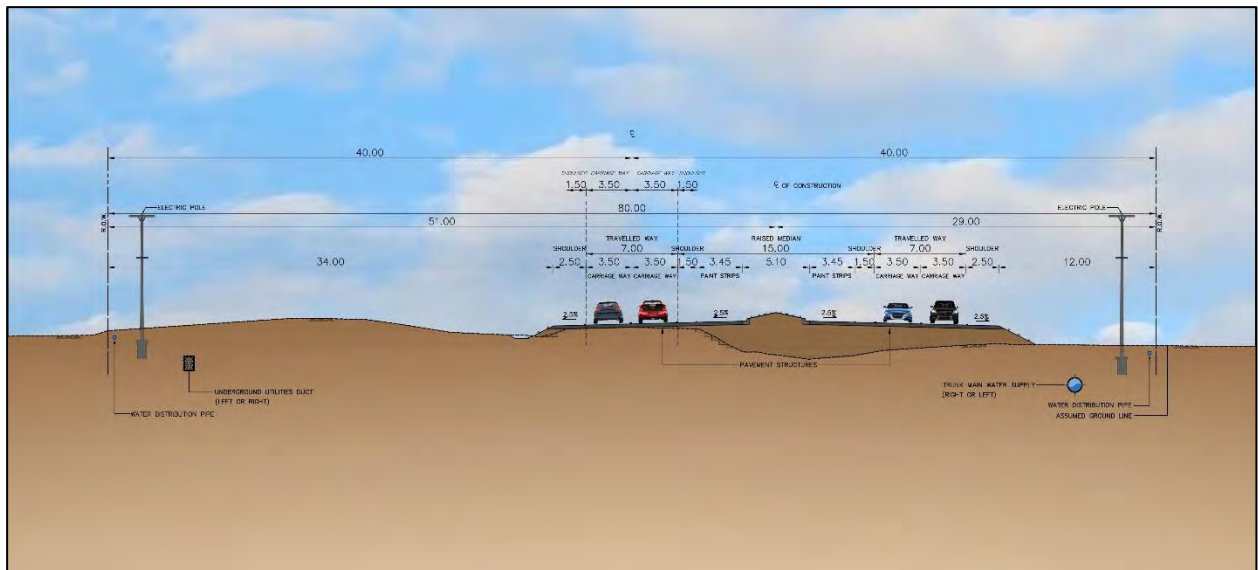
ตารางที่ 2

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบเกาะกลางถนนต่อรูปแบบที่ 1

ข้อดี	ข้อด้อย
- ลดปัญหาแสงไฟหน้าของรถที่แล่นสวนทางกันในเวลากลางคืน - มีเกาะกลางที่กว้างทำให้จัดช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวหรือกลับรถได้ดี - กรณีที่มีรถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลาง จะไม่ชนประสาธน์กับรถที่แล่นสวนทางมาอีกด้านหนึ่งโดยง่าย เนื่องจากคันทางทั้งสองด้านแยกห่างออกจากกัน - จัดระบบระบายน้ำของงานทางได้ดี ทั้งตรงกลางและด้านข้าง	- ใช้พื้นที่ก่อสร้างความกว้างของคันทางทั้งหมดมาก - การข้ามถนนของทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง เนื่องจากในบางช่วงมีคันทางที่ค่อนข้างสูง อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุตกถนนได้ จึงจำเป็นต้องมีการติดตั้งระบบป้องกัน

2) รูปแบบทางเลือกของโครงการรูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบยก กว้าง 15.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 11 โดยการเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ต่อรูปแบบทางเลือกที่ 2 ดังแสดงในตารางที่ 3



รูปที่ 11 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

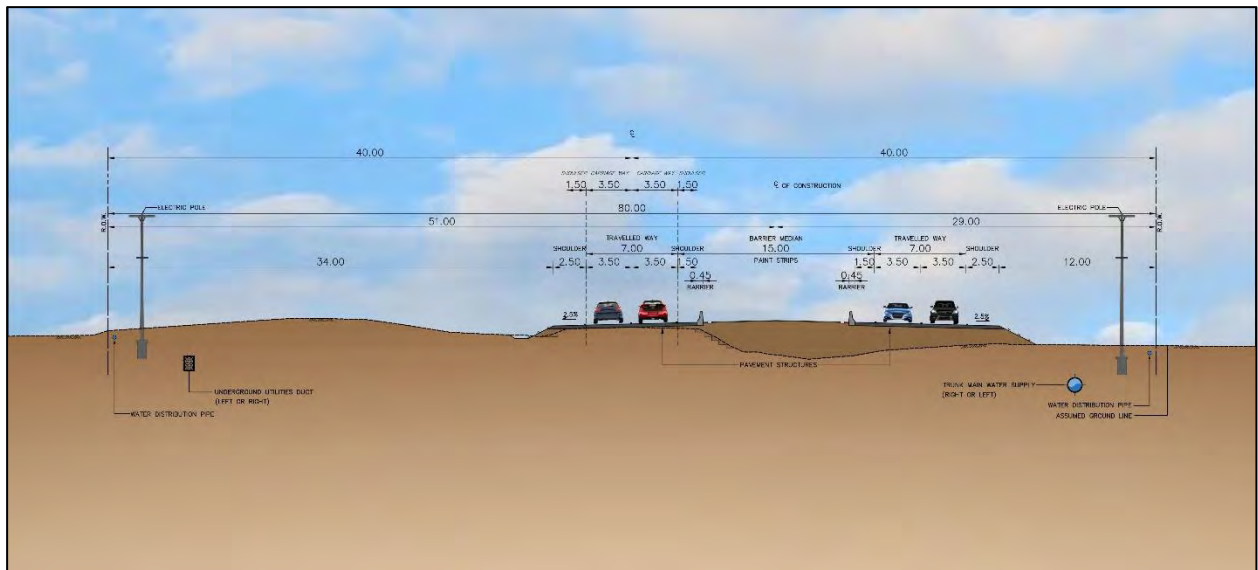
ตารางที่ 3

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบเกาะกลางถนนต่อรูปแบบที่ 2

ข้อดี	ข้อด้อย
• เหมาะกับถนนในเมืองหรือชุมชน หรือชานเมือง • พื้นที่เกาะกลางสามารถปลูกหญ้า หรือปูแผ่นคอนกรีตสำเร็จรูป หรือปลูกต้นไม้เพิ่มเติม เพิ่มทัศนียภาพได้ • มีเกาะกลางที่สามารถจัดช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวหรือกลับรถได้ดีและปลอดภัย • สามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย มีพื้นที่ของเกาะกลางให้หยุดรอ	• ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านที่รับการยกโค้งที่ลาดเอียงเข้าเกาะกลาง ในการยกโค้งบริเวณทางโค้งราบ • สภาพพื้นที่โดนจำกัดด้วยสะพานข้ามลำน้ำ ทำให้มีเกาะกลางถนนที่กว้างมากเพื่อรองรับ การขยายช่องจราจรในอนาคต โดยจะทำการขยายคันทางเข้าด้านในพื้นที่เกาะกลาง เนื่องจากรูปแบบมีพื้นที่ที่เส้นสีคอนข้างกว้าง ทำให้อาจเกิดการใช้พื้นที่ดังกล่าวในการแข่ง • ไม่เหมาะกับทางหลวงที่การจราจรใช้ความเร็วสูง เนื่องจากสามารถเกิดอุบัติเหตุและรถข้ามเกาะกลางถนน จะทำให้เกิดการชนประสานงากับรถที่วิ่งมาในฝั่งตรงข้ามได้

2) รูปแบบทางเลือกของโครงการรูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกึ่งแบ่งกัน (Barrier Median)

แบ่งแยกทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางแบบกึ่งแบ่งกัน (Barrier Median) กว้าง 15.00 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 12 โดยการเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ต่อรูปแบบทางเลือกที่ 3 ดังแสดงในตารางที่ 4



รูปที่ 12 รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกึ่งแบ่งกัน (Barrier Median)

ตารางที่ 4

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบเกาะกลางถนนต่อรูปแบบที่ 3

ข้อดี	ข้อด้อย
● ป้องกันการชนแบบประสานงาได้ดี ● กำแพงคอนกรีตก่อสร้างง่าย ติดตั้งงานได้รวดเร็ว ● มีพื้นที่เกาะกลางที่สามารถจัดช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวหรือกลับรถได้ดีและปลอดภัย	● การข้ามถนนของทำได้ยาก ไม่เหมาะกับช่วงที่มีชุมชนด้านข้างทาง ● ต้องก่อสร้างระบบระบายน้ำตามยาวที่เกาะกลางด้านที่รับการยกโค้งที่ลาดเอียงเข้าเกาะกลาง ในการยกโค้งบริเวณทางโค้งราบ ● สภาพพื้นที่โดนจำกัดด้วยสะพานข้ามลำน้ำ ทำให้มีเกาะกลางถนนที่กว้างมากเพื่อรองรับ การขยายช่องจราจรในอนาคต โดยจะทำการขยายคันทางเข้าด้านในพื้นที่เกาะกลาง เนื่องจากรูปแบบมีพื้นที่ที่เส้นสีคอนข้างกว้าง ทำให้อาจเกิดการใช้พื้นที่ดังกล่าวในการแข่ง

11. หลักเกณฑ์การพิจารณารูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

การศึกษาเพื่อใช้เปรียบเทียบวิเคราะห์หาแนวเส้นทางเลือกโครงการที่เหมาะสมนั้น แบ่งปัจจัยหลักในการพิจารณา 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม โดยในการให้คะแนนจะคำนึงถึงสำคัญของแต่ละด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน คำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของแต่ละแนวทางเลือกไม่ว่าจะเป็นค่าก่อสร้างทาง ค่าบำรุงรักษา ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ค่าชดเชยพืชผล เป็นต้น ในส่วนด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง คำนึงถึงประสิทธิภาพของการใช้ทางเมื่อถนนก่อสร้างเสร็จแล้ว

ลักษณะทางเรขาคณิตของทาง รวมทั้งการรองรับปริมาณจราจรและความเหมาะสมในการเชื่อมโยงกับระบบโครงข่ายทางหลวงอื่นๆ และการระบายน้ำ เป็นต้น สำหรับด้านสิ่งแวดล้อมนั้น การคัดเลือกแนวขึ้นอยู่กับการพิจารณาต่างๆ ที่จะกระทบกับคุณภาพชีวิตของผู้อยู่ข้างทางและผู้ใช้ทางไม่ว่าจะเป็น อากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพของน้ำ การโยกย้าย การเวนคืน เป็นต้น สามารถแจกแจงถึงลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยหลัก เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาจัดน้ำหนักและลำดับความสำคัญ ของเกณฑ์การให้คะแนน จากคะแนนรวม 100 คะแนน โดยมีคะแนนในแต่ละปัจจัยหลักสรุปได้ดังนี้

● ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง	35	คะแนน
● ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	คะแนน
● ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35	คะแนน
รวม	100	คะแนน

จากคะแนนของปัจจัยหลักทั้ง 3 ด้านข้างต้น จะนำมาแจกแจงลงในปัจจัยย่อยอีกครั้งหนึ่ง โดยคำนึงถึงลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยเช่นเดิม ซึ่งมากน้อยต่างกันขึ้นอยู่กับ พื้นที่/ลักษณะ ของรูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยที่ปรึกษาคำนึงถึงความจำเป็นของแต่ละปัจจัย และได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางถนนโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 5 ดังนี้

ตารางที่ 5

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบเกาะกลางถนนโครงการ

ประเด็นการพิจารณา		รายละเอียด
1.	ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง	
1.1	ความสะดวกและปลอดภัยบริเวณทางแยกและจุดกลับรถ	การพิจารณาในประเด็นด้านวิศวกรรมต่างๆ จากรูปแบบของงานทางที่แตกต่างกัน การเปรียบเทียบถึงการอำนวยความสะดวก ปลอดภัยและภูมิทัศน์ของโครงการ และความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง เป็นต้น
1.2	ความปลอดภัยกรณีรถเสียหลักพุ่งข้ามเกาะกลาง	
1.3	ประสิทธิภาพในการระบายน้ำออกจากผิวจราจร	
1.4	ความซับซ้อนในการก่อสร้าง	
2.	ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	
2.1	ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง (บาท)	การพิจารณาด้านทุนที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้างและหลังจากเปิดใช้งานแล้ว และผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะได้รับจากโครงการ
2.2	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางหลวง (บาท/ปี)	
3.	ปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	
3.1	ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน	ปริมาณการขุดดิน (ลบ.ม.)
3.2	ผลกระทบต่อคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบ
3.3	ผลกระทบต่อคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้ทาง	ความสะดวกในการข้ามถนนและความปลอดภัยของผู้เดินข้ามถนน
3.4	ผลกระทบต่อทัศนียภาพ	รูปแบบของเกาะกลางในแต่ละรูปแบบทางเลือก มีรูปลักษณะที่แตกต่างกันซึ่งมีผลต่อทัศนียภาพโดยรวมของทางหลวงเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ

หมายเหตุ : การกำหนดหลักเกณฑ์และกรอบการให้คะแนน จะกำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้านของโครงการ

12. แนวคิดในการออกแบบโครงสร้างสะพานเบื้องต้น

ออกแบบสะพานคู่มีความกว้างข้างละ 12.00 เมตร โดยมีช่องว่างระหว่างสะพาน 2.00 เมตร มี 2 ช่องจราจรต่อทิศทาง กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่นอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่นในกว้าง 1.50 เมตร มีช่องทางเดินเท้าขนาด 1.50 เมตร ฝั่งขวาของทาง รวมความกว้างทั้งหมดเท่ากับ 25.50 เมตร โดยจะทำการพิจารณาการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ จำนวน 3 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานรูปแบบที่ 1 สะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever)



ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดในการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำ (รูปแบบที่ 1)

รูปที่ 13 รูปแบบที่ 1 สะพานคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever)

ตารางที่ 6

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของโครงสร้างสะพานต่อรูปแบบที่ 1

ข้อดี	ข้อด้อย
• ค่าก่อสร้างเหมาะสมกับช่วงความยาวสะพาน • โครงสร้างเสาอยู่ใต้คานสะพาน ทำให้เหมาะสมกับการก่อสร้างที่แบ่งเป็น 2 เฟสแบบโครงการนี้ เนื่องจากโครงสร้างเสาจะไม่ขึ้นไปกีดขวางการจราจรบนสะพาน	• คานสะพานจะมีความลึกค่อนข้างมาก ต้องคำนึงถึงระยะช่องลอดใต้สะพานให้เพียงพอ ซึ่งอาจต้องยกสะพานให้สูงขึ้นมากกว่ารูปแบบอื่น

2) รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานรูปแบบที่ 2 สะพานแบบคานขึง (Extradosed Bridge)



รูปที่ 14 รูปแบบที่ 2 สะพานแบบคานขึง (Extradosed Bridge)

ตารางที่ 7

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของโครงสร้างสะพานต่อรูปแบบที่ 2

ข้อดี	ข้อด้อย
- รูปแบบโครงสร้างดูทันสมัย โดดเด่น เป็นเอกลักษณ์ - คานสะพานจะมีความลึกน้อยกว่าสะพานรูปแบบ Balanced Cantilever ทำให้สะพานโดยรวมมีความสูงน้อยกว่า ในกรณีที่ต้องการระยะช่องลอดใต้สะพานเท่ากัน	ค่าก่อสร้างสูง และต้องการผู้รับเหมาที่มีความชำนาญเป็นพิเศษ เนื่องจากโครงการนี้ต้องก่อสร้างสะพานเป็น 2 เฟส ทำให้โครงสร้างเสาสะพานต้องวางอยู่ด้านข้างสะพาน จะทำให้ใช้พื้นที่ก่อสร้างมากขึ้น และจะเห็นโครงสร้างเสาจำนวนมาก เมื่อก่อสร้างครบทั้ง 2 เฟสแล้ว ซึ่งอาจดูเกะกะ และไม่สวยงาม

3) รูปแบบทางเลือกของโครงสร้างสะพานรูปแบบที่ 3 สะพานแบบโค้ง (Arch Bridge)



ตัวอย่างรูปแบบแนวคิดในการออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามลำน้ำ (รูปแบบที่ 3)

รูปที่ 15 รูปแบบที่ 3 สะพานแบบโค้ง (Arch Bridge)

ตารางที่ 8

การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อเสีย ของโครงสร้างสะพานต่อรูปแบบที่ 3

ข้อดี	ข้อด้อย
- รูปแบบโครงสร้างดูทันสมัย โดดเด่น เป็นเอกลักษณ์ - คานสะพานจะมีความลึกน้อยกว่าสะพานรูปแบบอื่นๆ	ค่าก่อสร้างสูง ต้องการผู้รับเหมาที่มีความชำนาญเป็นพิเศษ และอาจต้องก่อสร้าง Formwork และนั่งร้านเพิ่มลงในแม่น้ำระหว่างก่อสร้างสะพาน เนื่องจากโครงการนี้ต้องก่อสร้างสะพานเป็น 2 เฟส ทำให้โครงสร้าง Arch Rib ต้องวางอยู่ด้านข้างสะพาน จะทำให้ใช้พื้นที่ก่อสร้างมากขึ้น และจะเห็นโครงสร้าง Arch ทั้งหมด 4 ตัวเมื่อก่อสร้างครบทั้ง 2 เฟสแล้ว ซึ่งอาจดูเกะกะ และไม่สวยงาม

13. หลักเกณฑ์ในการพิจารณารูปแบบโครงสร้างสะพานเบื้องต้น

การคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยในการให้คะแนนจะคำนึงถึงความสำคัญของแต่ละด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน คำนึงถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของแต่ละแนวทางเลือกไม่ว่าจะเป็นค่าก่อสร้างทาง ค่าบำรุงรักษา เป็นต้น ในส่วนด้านวิศวกรรมและการจราจรขนส่ง คำนึงถึงประสิทธิภาพของการใช้ทางเมื่อสะพานก่อสร้างเสร็จแล้ว ลักษณะทางเรขาคณิตของทาง รวมทั้งการรองรับปริมาณจราจรและความเหมาะสมในการเชื่อมโยงกับระบบโครงข่ายทางหลวงอื่นๆ และการระบายน้ำ เป็นต้น สำหรับด้านสิ่งแวดล้อมนั้น การคัดเลือกแนวขึ้นอยู่กัปัจจัยต่างๆ

ที่จะกระทบกับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้ทางไม่ว่าจะเป็น อากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพ เป็นต้น สามารถแจกแจงถึงลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยหลัก เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาจัดน้ำหนักและลำดับความสำคัญ ของเกณฑ์การให้คะแนน จากคะแนนรวม 100 คะแนน โดยมีคะแนนในแต่ละปัจจัยหลักสรุปได้ดังนี้

• ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	คะแนน
• ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	35	คะแนน
• ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	30	คะแนน
รวม	100	คะแนน

จากคะแนนของปัจจัยหลักทั้ง 3 ด้านข้างต้น จะนำมาแจกแจงลงในปัจจัยย่อยอีกครั้งหนึ่ง โดยคำนึงถึงลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยเช่นเดิม ซึ่งมากน้อยต่างกันขึ้นอยู่กับ พื้นที่/ลักษณะ ของรูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยที่ปรึกษาคำนึงถึงความจำเป็นของแต่ละปัจจัย และได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานของโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 9 ดังนี้

ตารางที่ 9

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานของโครงการ

ประเด็นการพิจารณา			รายละเอียด
1.	ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง		
	1.1	เวลาที่ใช้ในการก่อสร้าง	การพิจารณาในประเด็นด้านวิศวกรรมต่างๆ จากรูปแบบของโครงสร้างสะพานที่แตกต่างกัน การคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ระยะเวลาและความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง เป็นต้น
	1.2	ด้านความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	
	1.3	ความซับซ้อนในการก่อสร้าง	
2.	ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน		
	2.1	ด้านราคาก่อสร้าง	การพิจารณาด้านทุนที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้างและหลังจากเปิดใช้งานแล้ว และผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะได้รับจากโครงการ
	2.2	ด้านการบำรุงรักษาเบื้องต้น	
3.	ปัจจัยด้านผลกระทบต่อประชาชนหรือสิ่งแวดล้อม		
	3.1	ด้านผลกระทบต่อประชาชนหรือสิ่งแวดล้อม	กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบ เช่น การขนส่งชิ้นส่วนสะพานไปประกอบที่สนาม ปัญหามลพิษ ปัญหาการระบายน้ำ จำนวนตอม่อที่อยู่ในน้ำ เป็นต้น
	3.2	ด้านเชิงทัศนศิลป์	รูปแบบโครงสร้างสะพานในแต่ละรูปแบบทางเลือก มีรูปลักษณะที่แตกต่างกันซึ่งมีผลต่อทัศนียภาพโดยรวมของทางหลวงเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ

หมายเหตุ : การกำหนดหลักเกณฑ์และกรอบการให้คะแนน จะกำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้านของโครงการ

14. การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงวันที่ 5 มกราคม 2567 พบว่า การพัฒนาโครงการเข้าข่ายประเภทโครงการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาลำดับที่ 20 ข้อ 20.7 โดยสามารถสรุปผลการตรวจสอบดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10

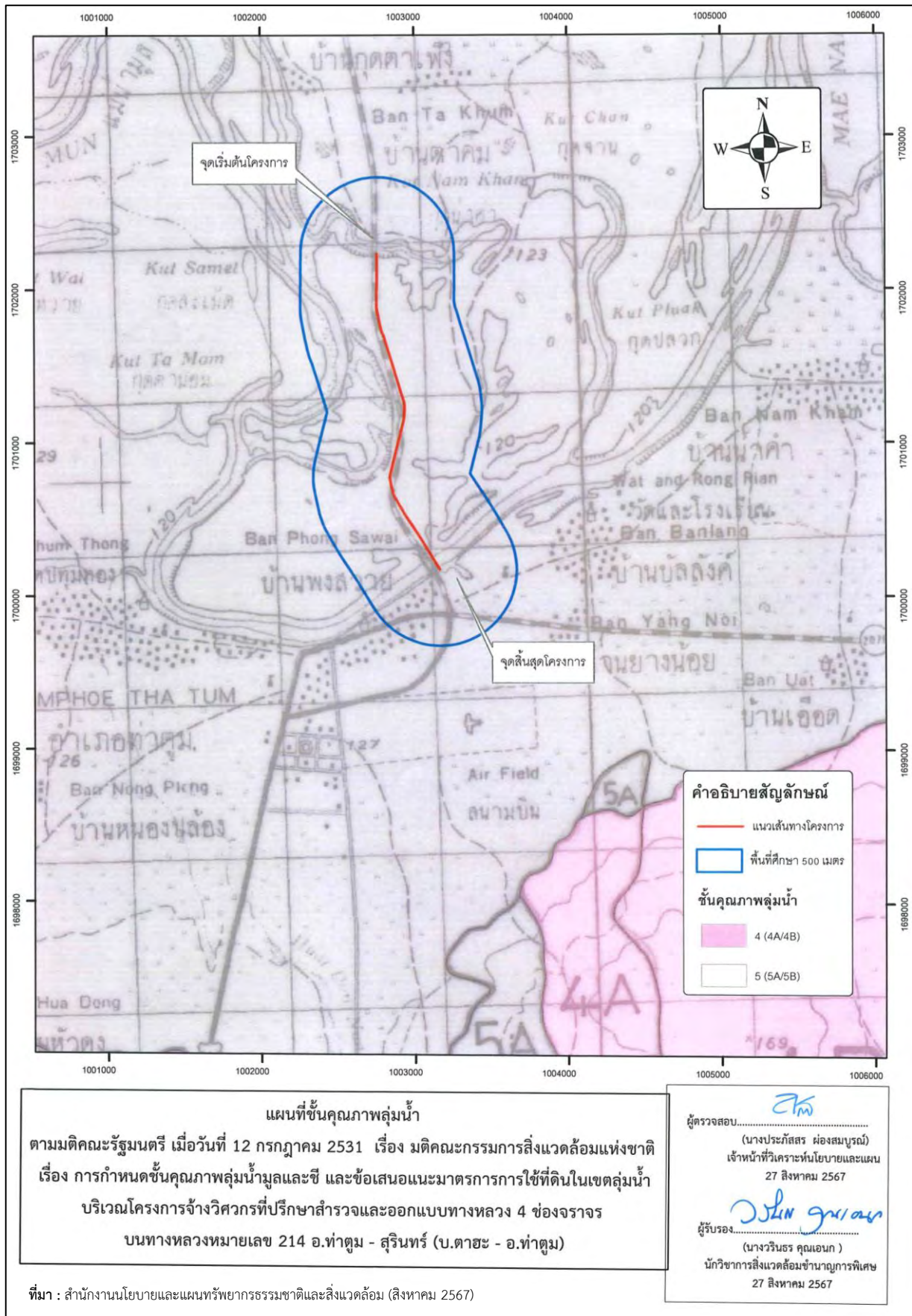
ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากการตรวจสอบชั้นคุณภาพลุ่มน้ำกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ระยะ 500 เมตร อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ดังแสดงในรูปที่ 16
20.4	พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่อยู่ในพื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ
20.5	พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ไม่ติดชายฝั่งทะเล
20.6	พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากตรวจสอบกับกรมทรัพยากรน้ำ พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ ดังแสดงในรูปที่ 17
20.7	พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนฝั่งเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	เข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 1 กิโลเมตร พบโบราณสถานทั้งหมด 1 แห่ง คือ บ้านบั้งลังก์ ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์ เป็นโบราณสถานที่ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถาน มีระยะห่างจากแนวเส้นทางโครงการ 373.74 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 18 และรูปที่ 19

ตารางที่ 10

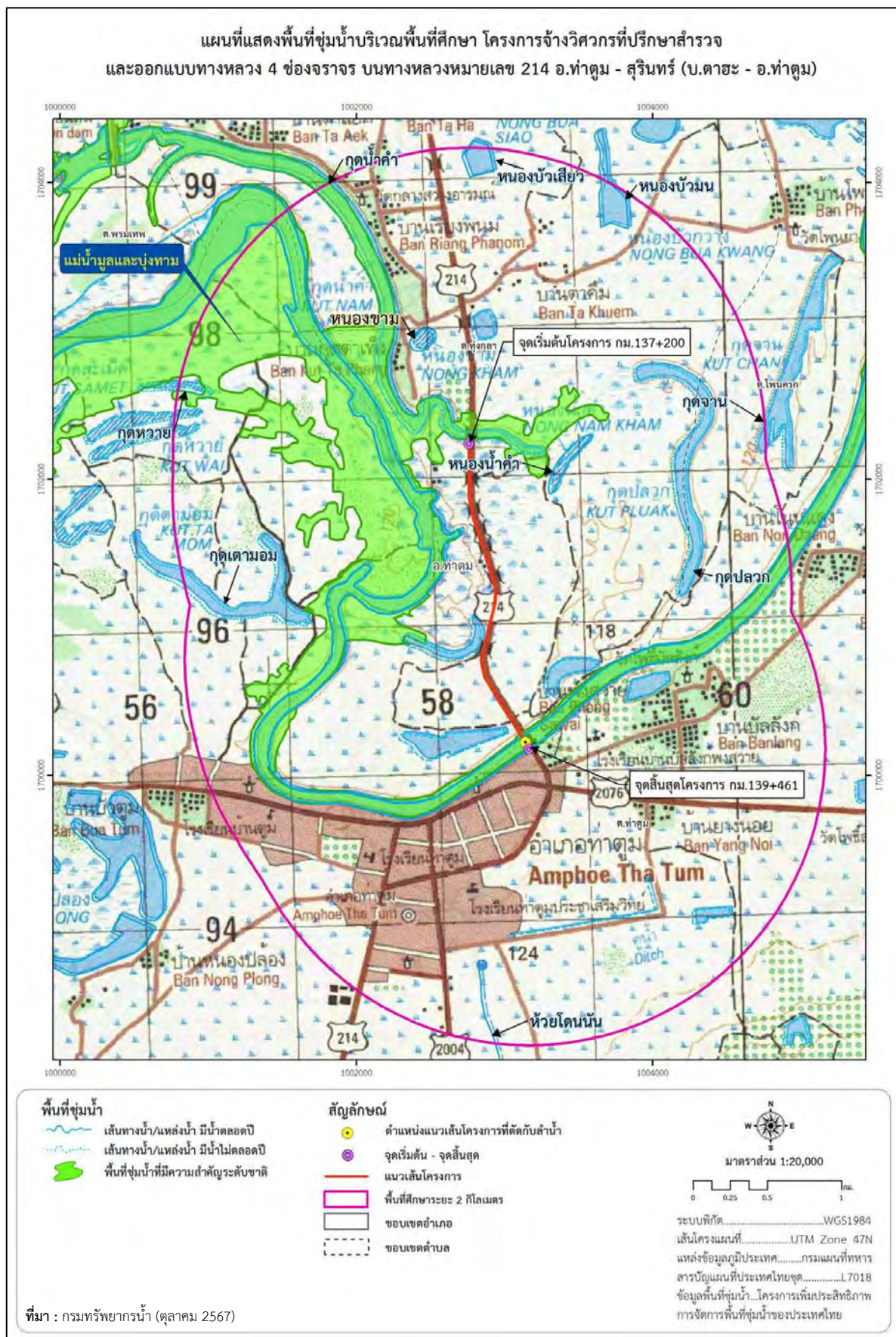
ข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 (ยกเว้น)	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากการตรวจสอบชั้นคุณภาพลุ่มน้ำกับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ดังแสดงในรูปที่ 16
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ การพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี	
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน	
33.3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม	

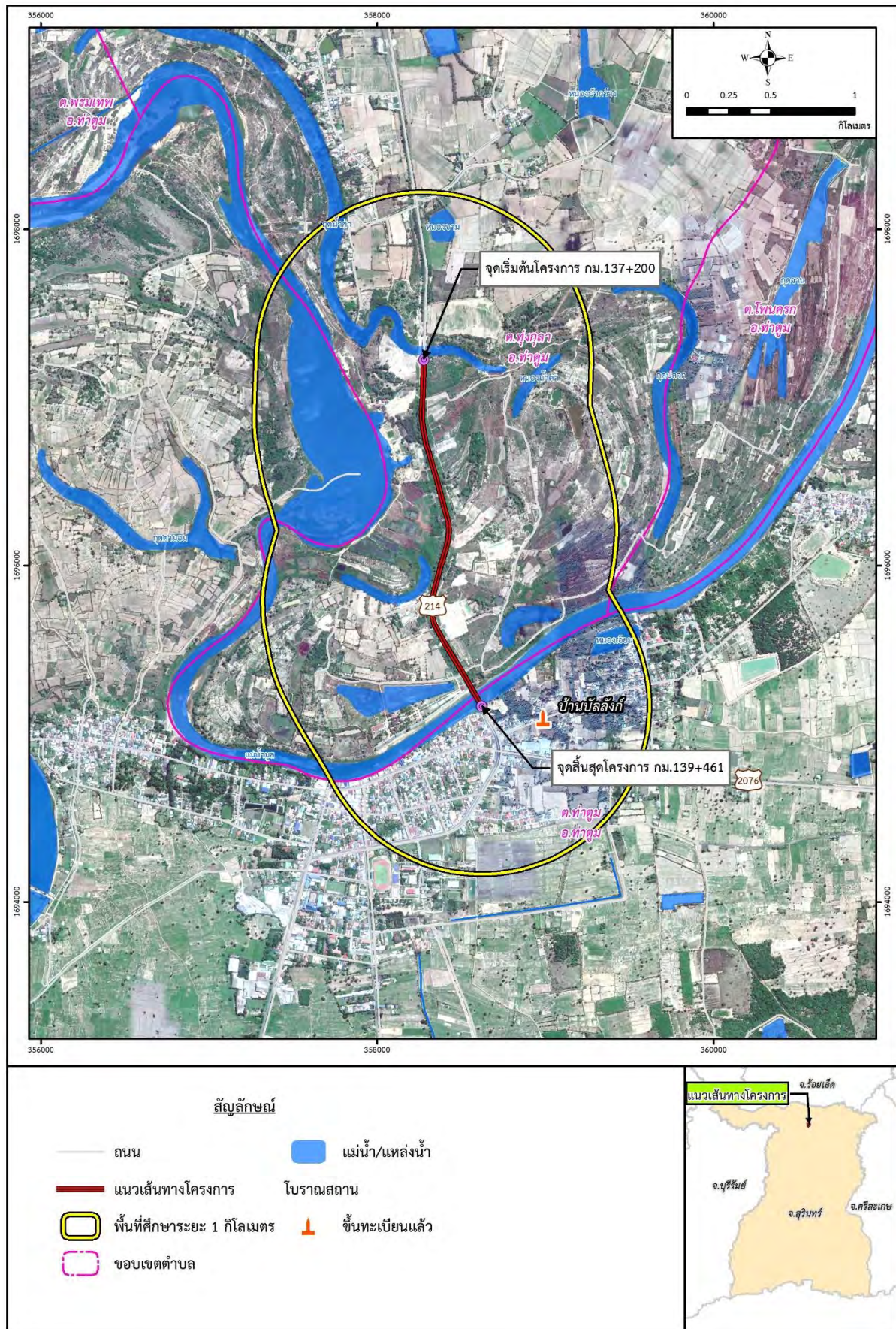


รูปที่ 16 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในเขตพื้นที่โครงการ ในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

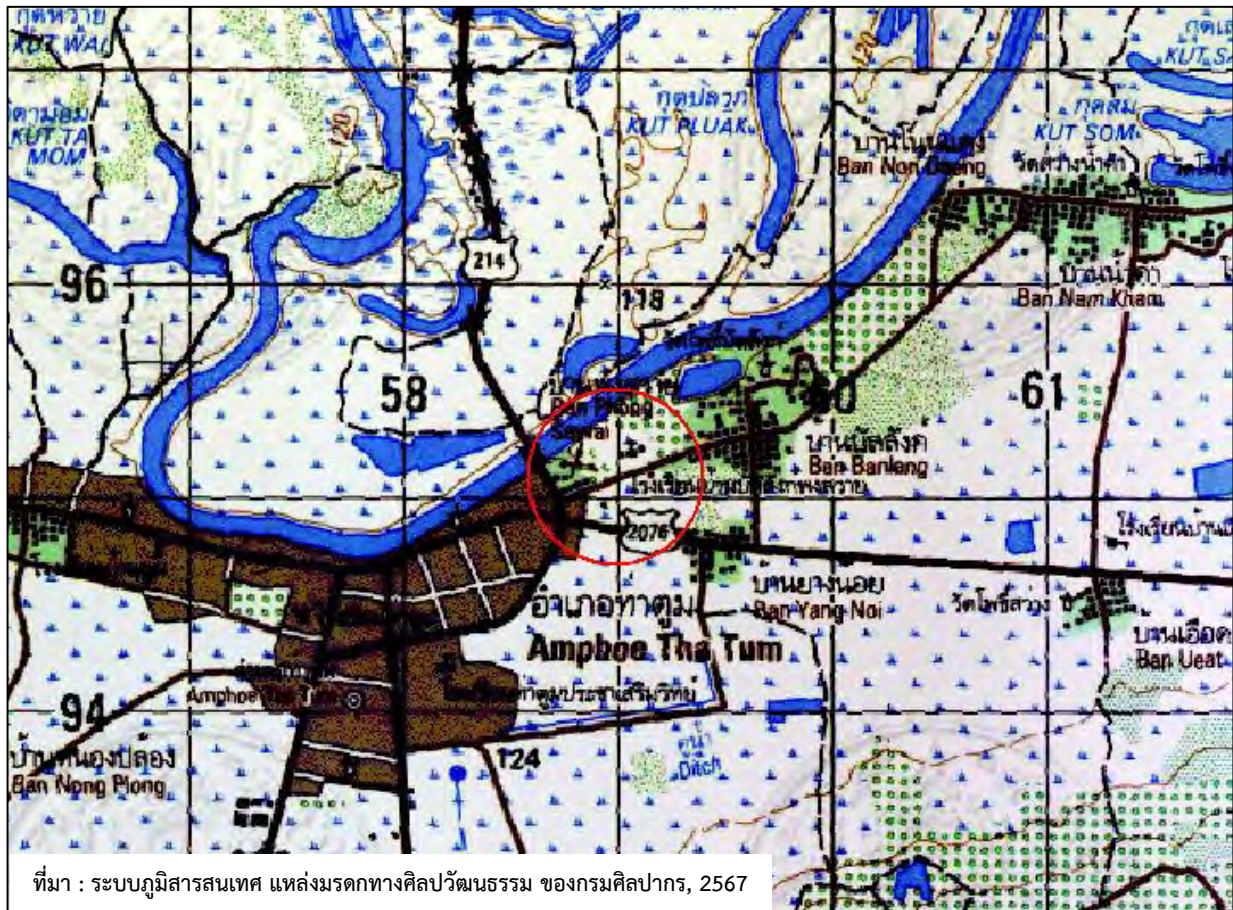




**รูปที่ 17 การซ้อนทับพื้นที่ชุ่มน้ำของโครงการ ในระยะ 2 กิโลเมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ**



รูปที่ 18 แหล่งโบราณคดี โบราณสถาน และแหล่งศิลปกรรม ในระยะ 1 กิโลเมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 19 สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โบราณสถาน บ้านบัลลังก์

15. พื้นที่อ่อนไหวบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

การพิจารณาข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบระยะจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 500 เมตร (แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)) พบว่า บริเวณพื้นที่การศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับผลกระทบอยู่ในแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 10 แห่ง แบ่งเป็น โบราณคดีและโบราณสถาน จำนวน 1 แห่ง สถาบันการศึกษา จำนวน 2 แห่ง สถาบันศาสนา จำนวน 1 แห่ง และชุมชน จำนวน 6 แห่ง ดังแสดงในตารางที่ 11 และรูปที่ 20

ตารางที่ 11

พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	ประเภท	ชื่อแหล่ง	ที่ตั้ง			ระยะห่าง จากโครงการ ประมาณ (เมตร)	พิกัด UTM		
			ตำบล	อำเภอ	จังหวัด		X	Y	กม.
โบราณคดีและโบราณสถาน									
1	ขึ้นทะเบียนแล้ว	บ้านบัลลังก์	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	373.74	358989	1695096	139+675
พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม									
2	สถาบันการศึกษา	โรงเรียนบ้านบัลลังก์พงสวาย	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	426.10	359044	1695210	139+627
3	สถาบันการศึกษา	โรงเรียนโพธิศึกษา	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	481.43	358248	1694861	139+521
4	ศาสนสถาน	วัดโพธิ์ฤทธาaram	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	470.07	358235	1694898	139+474
พื้นที่ศึกษาโครงการ									
5	ชุมชน	หมู่ที่ 10 บ้านเรียงพนม	ทุ่งกุลา	ท่าตูม	สุรินทร์	394.00	358081	1697565	136+870
6	ชุมชน	หมู่ที่ 1 บ้านตูม	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	442.00	357926	1696403	138+015
7	ชุมชน	หมู่ที่ 10 บ้านบัลลังก์	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	358.00	358979	1695161	139+661
8	ชุมชน	หมู่ที่ 13 บ้านยางน้อย	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	420.00	358962	1694912	139+758
9	ชุมชน	ชุมชนที่ 2 พงสวายสามัคคี	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	387.00	358324	1694918	139+508
10	ชุมชน	ชุมชนที่ 3 ศาลปู่ตาประชา ร่วมใจ	ท่าตูม	ท่าตูม	สุรินทร์	436.00	358865	1694803	139+840

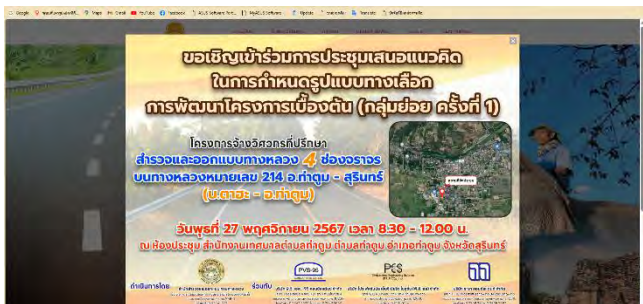
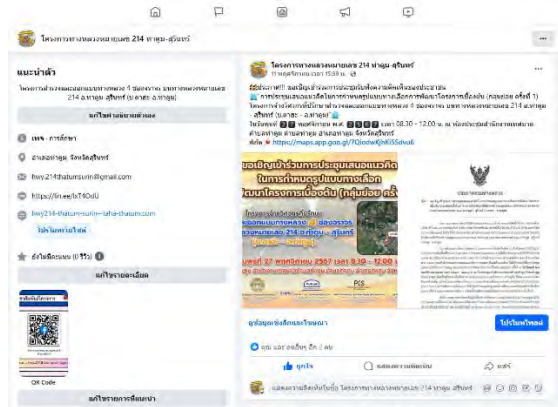
เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง 31 PVS-95 • PES • DHARA

16. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน ภายใต้การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาสะ - อ.ท่าตูม) ได้มุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง ชัดเจน และสนับสนุนให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียและประชาชนในพื้นที่โครงการทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานทุกขั้นตอน เพื่อลดข้อจำกัดในการดำเนินงาน และเพื่อให้การดำเนินงานของโครงการมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมและชุมชนน้อยที่สุด โดยการประชาสัมพันธ์ของโครงการจะดำเนินการควบคู่ไปพร้อมกับการศึกษาของโครงการอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาของการศึกษาโครงการ และช่องทางการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 12

ตารางที่ 12
การประชาสัมพันธ์โครงการ

ช่องทางการประชาสัมพันธ์	ภาพประกอบ
Website โครงการ www.hwy214-thatum-surin--taha-thatum.com	
Page Facebook โครงการ โครงการทางหลวงหมายเลข 214 ท่าตูม-สุรินทร์	
Line Official โครงการ HWY.214_ thatum-surin (@887vkmhc (มี @ ด้วย))	

17. ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

1) การเตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนการรับฟังความคิดเห็น (การเข้าพบ ปรึกษาหารือ)

เมื่อวันที่ 17 - 19 กรกฎาคม 2567 และวันที่ 15 - 16 สิงหาคม 2567 ที่ปรึกษาได้มีการลงพื้นที่เพื่อเตรียมความพร้อมของชุมชนก่อนการรับฟังความคิดเห็น (การเข้าพบ ปรึกษาหารือ) โดยใช้รูปแบบการประชุมพบปะ ปรึกษาหารือ กับหน่วยงานราชการในระดับต่างๆ ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (ดังแสดงในรูปที่ 21) จากการทำหน้าที่ที่ผ่านมาที่ปรึกษาได้ข้อเสนอแนะ และคำแนะนำในการดำเนินงาน โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญในภาพรวมได้ดังนี้

1.1) ประเด็นด้านวิศวกรรมและจราจร

- ต้องการให้กรมทางหลวงสร้างจุดกัลบรถได้สะพานข้ามแม่น้ำมูล และต้องการให้ที่ปรึกษาออกแบบบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำมูลให้มีไหล่ทางสำหรับให้ประชาชนเดินข้ามได้สะดวกและปลอดภัย เนื่องจากปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำมูลไม่มีไหล่ทางเดินให้กับประชาชนในการเดินข้ามสะพาน ซึ่งอาจเกิดอันตรายได้
- ต้องการให้มีการออกแบบที่คำนึงถึงปัญหาการระบายน้ำในพื้นที่ เนื่องจากบริเวณพื้นที่ของโครงการเป็นพื้นที่รับน้ำและเกิดน้ำท่วมทุกปีในช่วงฤดูฝน
- เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการเนื่องจากสะพานค่อนข้างเก่าและทรุดโทรม
- หากเกิดกรณีปัญหาเรื่องแนวเขตทางระหว่างกรมทางหลวงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ อยากให้กรมทางหลวงเข้ามารับฟังปัญหาและช่วยเหลือประชาชนเพื่อลดข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตได้

1.2) ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม

- ประชาชนส่วนใหญ่กังวลเรื่องของระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น น้ำเสีย น้ำท่วม และเส้นทางคมนาคมที่ไม่สะดวกในช่วงการก่อสร้าง หากมีการพัฒนาโครงการในอนาคต
- หากมีการก่อสร้างในอนาคต ต้องการให้โครงการเพิ่มป้ายสัญลักษณ์เตือนที่สะท้อนแสงในเวลากลางคืน และต้องการให้มีไฟส่องสว่างในเวลากลางคืน เพื่อให้ประชาชนที่ผ่านไปมามองเห็นป้ายเตือนได้อย่างชัดเจน
- ให้บริษัทที่ปรึกษาตรวจสอบข้อมูลแหล่งโบราณสถานในพื้นที่โครงการ และดำเนินการสำรวจโดยผู้เชี่ยวชาญ

1.3) ประเด็นด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- ต้องการให้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นในพื้นที่ที่ประชาชนสามารถเดินทางเข้าร่วมประชุมได้อย่างสะดวก เช่น การจัดประชุมห้องประชุมของที่ว่าการอำเภอ เทศบาลตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งกุลาร

1.4) ประเด็นอื่นๆ

- หากไม่มีการโยกย้ายหรือเวนคืนทรัพย์สิน โดยเฉพาะที่ดินของชาวบ้าน ชาวบ้านส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการแต่ต้องศึกษาผลกระทบให้ครอบคลุมทุกประเด็น



รูปที่ 21 การเข้าพบเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น ของหน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานระดับท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

	
เข้าพบนายกองค้การบริหารส่วนตำบลท่าตูม นายวานิช ธนาคุณ และผู้นำชุมชน หน่วยงานระดับท้องถิ่น (วันพฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567)	
	
เข้าพบเจ้าอาวาสวัดโพธิ์พิกุลาราม และดำรงตำแหน่งผู้จัดการโรงเรียนวัดโพธิ์ศึกษา พระครูปริยัติวิสุทธิคุณ (หลวงตาประจักษ์) สถานศึกษา และศาสนสถาน (วันพฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567)	
	
เข้าพบคณาจารย์/คุณครูโรงเรียนบ้านบัลลังก์พงสวาย (แผนกวิชาการผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านบัลลังก์พงสวาย) สถานศึกษา และศาสนสถาน (วันพฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567)	
	
เข้าพบเจ้าพนักงานธุรการองค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งกุลลา นางสาวเยาวลักษณ์ อำไพ (รับเอกสารประกอบการเข้าพบแทนนายกองค้การบริหารส่วนตำบลทุ่งกุลลา) หน่วยงานระดับท้องถิ่น (วันพฤหัสบดีที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2567)	

รูปที่ 21 การเข้าพบเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น ของหน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด
หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานระดับท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)



รูปที่ 21 การเข้าพบเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น ของหน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด
หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานระดับท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)



รูปที่ 21 การเข้าพบเพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น ของหน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานระดับจังหวัด หน่วยงานระดับอำเภอ หน่วยงานระดับท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

2) การดำเนินการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันศุกร์ที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2567 เวลา 08.30 - 12.00 น. ที่ผ่านมา ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์ โดยได้รับเกียรติจากนายสันต์ ชิงชนะ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์เป็นประธานเปิดการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงานราชการระดับต่างๆ หน่วยงานระดับภูมิภาค หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ผู้นำชุมชน ผู้ประกอบการในพื้นที่ องค์การพัฒนาเอกชน ศาสนสถาน สถานศึกษา สื่อมวลชนและประชาชนในพื้นที่เข้าร่วมประชุม (ภาพบรรยากาศการประชุมฯ ดังแสดงในรูปที่ 22) รวมทั้งสิ้น 84 คน (ไม่รวมหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม)

ทั้งนี้ผู้เข้าร่วมได้แสดงความคิดเห็นต่อรูปแบบเกาะกลางถนนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการเดินทางของเกษตรกร ไม่ว่าจะเป็นเครื่องจักร สัตว์เลี้ยงทางการเกษตร การขนย้ายผลผลิตทางการเกษตร แสดงความห่วงกังวลต่อความปลอดภัยในการเดินทางระหว่างสองฝั่งถนน การระบายน้ำ ห่วงกังวลในเรื่องอุบัติเหตุจากการจราจร เนื่องจากไฟส่องสว่างถนนไม่เพียงพอ อุบัติเหตุบริเวณทางโค้ง การบดบังทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ ห่วงกังวลต่อผลกระทบต่อระบบสาธารณสุข/สิ่งปลูกสร้างที่ใช้เพื่อการสาธารณะประโยชน์ การควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด สรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับดังแสดงในตารางที่ 13

		
นางสาวเสาวภา มณีเย็น ผู้จัดการโครงการ/ วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กล่าวรายงานการประชุม	นายสันต์ ชิงชนะ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ กล่าวเปิดการประชุม	นายชาญณรงค์ สุภาพพร้อม ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วม/ มวลชนสัมพันธ์/ประชาสัมพันธ์
		
นายสันต์ ชิงชนะ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ เป็นประธานในพิธี	ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร ประกอบการประชุม	ผู้เข้าร่วมประชุมรับชมบอร์ดนิทรรศการ
		
วิทยากรบรรยายรายละเอียดโครงการ	ผู้เข้าร่วมประชุมถ่ายภาพร่วมกัน	มอบของที่ระลึกให้แก่รองผู้ว่าราชการจังหวัด สุรินทร์ นายสันต์ ชิงชนะ
		
ผู้เข้าร่วมประชุมรับฟังรายละเอียดโครงการ	ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	วิทยากรชี้แจงประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม

รูปที่ 22 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 13

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/ การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
เมื่อมีการปรับปรุงหรือก่อสร้างสะพานใหม่ ควรออกแบบให้มีทางกลับรถได้สะพานทั้ง 2 ฝั่งของสะพาน เพื่อให้ประชาชนสามารถกลับรถได้อย่างสะดวก	บริษัทที่ปรึกษารับไปพิจารณาดำเนินการศึกษาถึงความเหมาะสมทางวิศวกรรมต่อไป
ควรมีการออกแบบทางกลับรถได้สะพานเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้เดินทางกลับรถเข้าสวนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระบรมราชินีนาถได้อย่างสะดวกและปลอดภัย	
เสนอแนะให้มีการไขปัญหาหน้าท่วมเนื่องจากสาเหตุทางหลวง 214 ขวางทางน้ำ โดยเสนอแนะให้เพิ่มขนาดท่อลอดระบายน้ำให้มีขนาดใหญ่ขึ้นบริเวณ 2 จุด	ในกรณีของการระบายน้ำ บริษัทที่ปรึกษาจะทำการศึกษาถึงปัญหาน้ำท่วมซ้ำซาก การระบายน้ำในพื้นที่ ประกอบกับสภาพภูมิประเทศ และจะนำมาออกแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่โครงการ
เนื่องจากปัจจุบันมีโครงการก่อสร้างสะพานในบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งบางจุดไม่มีการติดตั้งป้ายเตือนอุบัติเหตุ สัญญาณไฟเตือนสะท้อนแสง จึงขอให้มีการติดตั้งป้ายเตือนอุบัติเหตุ สัญญาณไฟเตือนสะท้อนแสงในบริเวณพื้นที่ทำการก่อสร้าง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	บริษัทที่ปรึกษาจะประสานงานไปยังหน่วยงานที่กำลังทำการก่อสร้างให้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ขอให้มีการตีเส้นทางม้าลายบริเวณปากซอยบ้านพงสวาย หมู่ที่ 13 เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย	บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการสำรวจเพิ่มเติมในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวว่าเป็นพื้นที่อยู่ในขอบเขตการศึกษาหรือไม่ อย่างไรก็ดี ตามถ้าถนนบริเวณดังกล่าวมีขนาดช่องจราจร 4 ช่องจราจร หรือ 6 ช่องจราจร การออกแบบเป็นสะพานลอยทางข้ามถนนแทนจะมีความเหมาะสมกว่าทางม้าลาย เนื่องจากต้องพิจารณาถึงความปลอดภัยของประชาชนขณะข้ามถนนเป็นสำคัญ ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาขอรับมาพิจารณาต่อไป
ให้มีการดูแลรักษาสภาพภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอ	ประเด็นการดูแลสถาปัตยกรรมบริเวณเกาะกลาง หรือบริเวณเขตทาง บริษัทที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดข้อปฏิบัติในการดูแลในช่วงระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการต่อไป
ต้องการทราบรายละเอียดถึงตำแหน่งจุดกลับรถในพื้นที่โครงการ จะมีบริเวณใดบ้าง	บริษัทที่ปรึกษาจะศึกษาถึงขนาดของเขตทางและลักษณะกายของแนวเส้นทางถนนว่ามีเพียงพอในการก่อสร้างจุดกลับรถหรือไม่ ในการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงสะพานข้ามแม่น้ำมูลจะเห็นได้ว่า ตามแนวทางหลวงหมายเลข 214 จะมีสะพานข้ามลำน้ำต่อเนื่องติดกันอยู่หลายสะพาน จึงส่งผลให้ระยะทางระหว่างสะพานมีน้อย รวมถึงแนวเส้นทางถนนมีลักษณะโค้ง ยากต่อการมองเห็นและหยุดรถ ดังนั้น เมื่อมีการก่อสร้างจุดกลับรถบริเวณดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม กรณีที่มีความจำเป็นต้องทำจุดกลับรถ อาจจะต้องหาตำแหน่งที่ปลอดภัยและออกแบบลักษณะกายภาพของจุดกลับโดยการขยายเกาะกลางของถนน

ตารางที่ 13

สรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) [ต่อ]

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/ การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
	ให้มีช่องจราจรกลับรถได้อย่างปลอดภัย โดยในรายละเอียดการออกแบบจุดกลับรถจะนำเสนอในการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
ด้านสิ่งแวดล้อม	
โบราณสถานบ้านบัลลังก์ ที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาของโครงการ กรมศิลปากรประกาศขึ้นทะเบียนเมื่อปี พ.ศ. 2478 ซึ่งสันนิษฐานได้ว่าบริเวณดังกล่าวอาจเป็นสถานที่เดียวกับศาลปู่ตาบ้านบัลลังก์ ซึ่งมีระยะห่างจากพื้นที่ศึกษาของโครงการประมาณ 1.15 กิโลเมตร ดังนั้นบริษัทที่ปรึกษาโดยผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณคดี โบราณสถาน ตรวจสอบข้อเท็จจริงว่าโบราณสถานทั้ง 2 แห่ง เป็นสถานที่เดียวกันหรือไม่ เนื่องจากโบราณสถานบริเวณศาลปู่ตาบ้านบัลลังก์ มีชิ้นส่วนโบราณวัตถุ อาทิเช่น แท่นฐานรูปเคารพ ชิ้นส่วนสถานประติมากรรม เป็นต้น ซึ่งสันนิษฐานว่าชิ้นส่วนเหล่านี้ อาจมีการเคลื่อนย้ายมาหรือไม่ โดยให้มีการสำรวจโบราณคดีเพิ่มเติมในพื้นที่ศึกษาโครงการ เนื่องจากกว่ากรมศิลปากรยังไม่มีมีการสำรวจเต็มพื้นที่ ดังนั้นจึงอาจมีแหล่งโบราณคดี โบราณสถานที่ตกหล่นได้	บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโบราณสถานดังกล่าว รวมถึงประวัติการขึ้นทะเบียน พร้อมทั้งการสำรวจแหล่งโบราณสถานเพิ่มเติมในระยะ 1 กิโลเมตร ทั้งนี้ การศึกษาสำรวจแหล่งโบราณสถานบริเวณโดยรอบบริษัทที่ปรึกษาได้มีผู้เชี่ยวชาญด้านโบราณคดี โบราณสถานทำการรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการศึกษาต่อไป
หากในระยะเตรียมการก่อสร้าง หรือในระยะการก่อสร้าง พบว่ามีโบราณสถานในพื้นที่โครงการ ให้แจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา เพื่อดำเนินการศึกษาและเสนอแนวทางต่อไป	บริษัทที่ปรึกษากำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะเตรียมการก่อสร้าง และในระยะการก่อสร้าง โดยหากพบว่ามีโบราณสถานในพื้นที่โครงการ โครงการจะดำเนินการแจ้งต่อสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา เพื่อดำเนินการศึกษาและเสนอแนวทางต่อไป
หากพบว่าบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการมีโบราณสถานอยู่ ห้ามนำดินจากแหล่งโบราณคดี โบราณสถานมาใช้ในการก่อสร้าง รวมถึงห้ามก่อสร้างสำนักงานหรือที่พักคนงานก่อสร้างในบริเวณแหล่งโบราณคดี	บริษัทที่ปรึกษาเสนอมาตรการจัดทำแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการนำดินจากแหล่งโบราณคดีมาใช้ในการก่อสร้าง และกำหนดให้ไม่มีการก่อสร้าง ในบริเวณแหล่งโบราณคดี
หากมีการก่อสร้างในอนาคต ในช่วงระยะการก่อสร้างให้มีการมีตรวจสอบและควบคุมบริษัทผู้รับเหมาให้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ที่กำหนด	โครงการมีการกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทางบริษัทผู้รับเหมาปฏิบัติตามมาตรการต่อไป

18. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

- 1) **ด้านวิศวกรรม :** สำรวจและรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นด้านวิศวกรรมของโครงการ ศึกษาแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ เจาะสำรวจสภาพชั้นดินเดิม สำรวจปริมาณจราจรและวิเคราะห์สภาพจราจรในปัจจุบัน บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการเพื่อนำไปประกอบการคาดการณ์สภาพจราจรในอนาคต สำหรับการออกแบบเบื้องต้นของโครงการต่อไป
- 2) **ด้านสิ่งแวดล้อม :** ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อพิจารณาปัจจัยสิ่งแวดล้อมในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA)
- 3) **ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :** สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ผลการประชุมให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับทราบ โดยจะประชาสัมพันธ์ผ่านทางทาง Website, Page Facebook, Line official ของโครงการ พร้อมทั้งดำเนินการติดประกาศประชาสัมพันธ์ ณ บอร์ดประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการในพื้นที่ ได้แก่ ศาลากลางจังหวัด ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบล ที่ทำการเทศบาล และที่ทำการกำนันผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ศึกษาโครงการ และเตรียมจัดประชุมสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เพื่อสรุปผลการพิจารณารูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ตลอดจนการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของโครงการเพื่อใช้ประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกของโครงการที่เหมาะสมโดยเฉพาะความคิดเห็นต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ และข้อเสนอแนะต่อมาตรการต่างๆ ด้านสิ่งแวดล้อมจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่นให้มากที่สุด พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง Website, Page Facebook, Line official ของโครงการ

19. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ชั้น 5 อาคารเฉลิม 5 วัชรพงศ์ ถนนพระรามที่ 6 แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038 โทรสาร : 02-354-1034



บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด

เลขที่ 3 ซอยโชคชัย 4 ซอย 78 แยก 9 ถนนโชคชัย 4 แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว

กรุงเทพมหานคร 10230 โทรศัพท์ : 02-942-3570 โทรสาร : 02-942-3562



บริษัท โปรเฟสชันนัล เอ็นจิเนียริง โซลูชั่น (พี.อี.เอส) จำกัด

เลขที่ 9/12 หมู่บ้านรัชชชา หมู่ที่ 4 ตำบลบางหลวง อำเภอเมืองปทุมธานี

จังหวัดปทุมธานี 12000 โทรศัพท์ : 02-101-0124



บริษัท ธารา คอนซัลแต้นท์ จำกัด

เลขที่ 11-11/1 ซอยลาดพร้าว 34 ถนนลาดพร้าว แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง

กรุงเทพมหานคร 10310 โทรศัพท์ : 02-938-2926 โทรสาร : 02-938-3159



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง

ช่องทางการประชาสัมพันธ์โครงการ



E-mail
hwy.214thatumsurin
@gmail.com



Website
<https://hwy214-thatum-surin--taha-thatum.com>



Line Official
@887vkmhc
HWY.214-thatum-surin



Page Facebook
โครงการทางหลวง
หมายเลข 214 ท่าตูม-สุรินทร์

