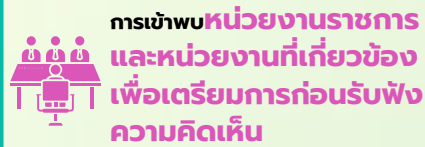


การมีส่วนร่วมของประชาชน



ดำเนินการให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ร่วมปรึกษาหารือ และแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของโครงการ เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบจากโครงการ รวมถึงได้เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาที่ศึกษา เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เว็บไซต์โครงการ เพื่อเปิดช่องทางให้ประชาชนผู้สนใจเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา และพัฒนาโครงการให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนมากที่สุด

กิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

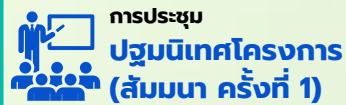


การเข้าพบหน่วยงานราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมการก่อนรับฟังความคิดเห็น

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

1

เพื่อเตรียมการก่อนการรับฟังความคิดเห็น เช่น ผู้บริหาร หน่วยงานราชการ และผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

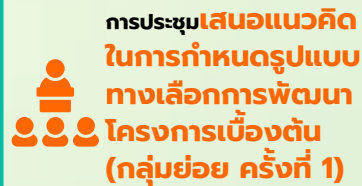


**การประชุม
ปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)**

ดำเนินการเมื่อวันศุกร์ที่ 27 กันยายน 2567 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์

2

เพื่อนำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการศึกษา และแนวคิดเบื้องต้นการพัฒนาโครงการ

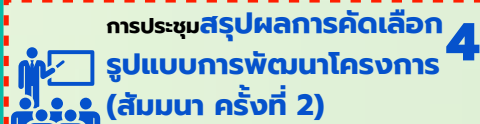


**การประชุมเสนอแนวคิด
ในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนา
โครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)**

ดำเนินการเมื่อวันพุธที่ 27 พฤศจิกายน 2567 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์

3

เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ

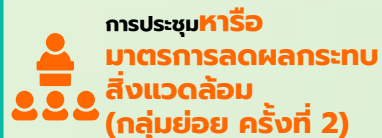


**การประชุมสรุปผลการคัดเลือก
รูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)**

วันศุกร์ที่ 7 มีนาคม 2568 ณ ห้องประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลท่าตูม ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์

4

เพื่อนำเสนอสรุปผลการพิจารณา รูปแบบทางเลือกที่เหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบรายละเอียด

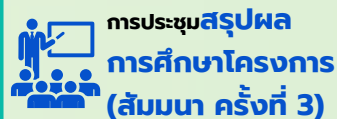


**การประชุมหารือ
มาตรการลดผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)**

ประมาณ พฤษภาคม 2568

5

เพื่อนำเสนอรายละเอียดรูปแบบของโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันและแก้ไข ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม



**การประชุมสรุปผล
การศึกษาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 3)**

ประมาณ กรกฎาคม 2568

6

เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษาของโครงการ



**สอบถามข้อมูล
เพิ่มเติมได้ที่
หน่วยงานเจ้าของโครงการ**



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
เลขที่ 2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0 2354 1034

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท พี.วี. เอส. - 95 คอนซัลแต้นส์ จำกัด
เลขที่ 3 ซอยโคกขี้เหล็ก 4 ซอย 78 แขวง 9 ถนนโคกขี้เหล็ก 4
แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230
โทรศัพท์ : 0 2942 3570 โทรสาร : 0 2942 3562



บริษัท โปรเฟสชันนัล เอ็นจิเนียริง โซลูชัน (พี.เอส.เอส) จำกัด
เลขที่ 9/12 หมู่บ้านเอมิราตส์ หมู่ที่ 4 ตำบลบางหลวง
อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี 12000
โทรศัพท์ : 0 2101 0124



บริษัท จราจร คอนซัลแต้นท์ จำกัด
เลขที่ 11-11/1 ซอยศรีสุข (ลาดพร้าว 34) ถนนลาดพร้าว
แขวงสามเสนนอก เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ : 0 2938 2926 โทรสาร : 0 2938 3159

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

**เอกสาร
ประชาสัมพันธ์
ชุดที่ 3**

มีนาคม 2568



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

ทางหลวงหมายเลข 214 เป็นเส้นทางสายหลักในการเดินทางจากจังหวัดร้อยเอ็ดไปยังจังหวัดสุรินทร์ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาชะ - อ.ท่าตูม) มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดของพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 214 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงทำให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น พบว่า ในระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีโบราณสถานจำนวน 1 แห่ง คือ บ้านบิลลังค์ ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าตูม อำเภوتاตูม จังหวัดสุรินทร์ จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการกิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ลงวันที่ 20 ธันวาคม 2566 (ลำดับที่ 20.7) และเพื่อให้การพัฒนาโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

วัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการ

1

เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวง 4 ช่องจราจร หรือมากกว่า บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาชะ - อ.ท่าตูม) ระยะทางประมาณ 2.261 กิโลเมตร ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนดถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

2

เพื่อศึกษารวบรวมวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และปริมาณการจราจร รวมถึงดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ

3

เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเจ้าหน้าที่ภาคีรัฐองค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ

เพื่อประสิทธิภาพการเดินทางจราจร บนทางหลวงหมายเลข 214 อ.ท่าตูม - สุรินทร์ (บ.ตาชะ - อ.ท่าตูม) โดยการขยายเป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า ทำให้ผู้ใช้ทางสัญจรได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว



เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นเศรษฐกิจ สร้างงาน สร้างรายได้ ในพื้นที่โครงการและภูมิภาค

เพื่อส่งเสริมการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ให้มีความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

การดำเนินการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยศึกษาคอบคลุมพื้นที่โครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ และจะนำปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ มาพิจารณาร่วมกับลักษณะกิจกรรมในการพัฒนาโครงการ เพื่อประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมทั้งการกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมและประชาชนในพื้นที่น้อยที่สุด

ผลการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากการพัฒนาโครงการ 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่ กิจกรรมการปรับปรุงและก่อสร้างขยายถนน และกิจกรรมการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำมูลใหม่ ซึ่งจะนำไปศึกษาต่อในขั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป ประกอบด้วย 23 ปัจจัยดังนี้

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

- ทรัพยากรดิน
- ธรณีวิทยา
- น้ำผิวดิน
- อากาศและบรรยากาศ
- เสียง
- ความสั่นสะเทือน



ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ

- ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ
- สัตว์ในระบบนิเวศ
- พืชในระบบนิเวศ



คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

- การคมนาคมขนส่ง
- สาธารณูปโภค
- การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ
- การใช้ดิน



คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

- เศรษฐกิจ - สังคม
- การโยกย้ายและการเวนคืน
- การสาธารณสุข
- อาชีวอนามัย
- อุบัติเหตุและความปลอดภัย
- ความปลอดภัยในสังคม
- สุขภาพ
- ผู้ใช้งาน
- ประวัติศาสตร์และโบราณคดี
- สุนทรียภาพ

6 ปัจจัย



3 ปัจจัย



4 ปัจจัย



10 ปัจจัย



ปัจจัยในการคัดเลือก

รูปแบบโครงสร้าง

สะพานข้ามแม่น้ำที่เหมาะสม

ได้พิจารณาเปรียบเทียบ

3 ด้านหลัก



น้าหนักคะแนน
30

**ด้านความเหมาะสม
กับสภาพพื้นที่**

- ความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่
- ความสวยงามของสะพาน
- ผลสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่

ประเด็นที่นำมาพิจารณาการเปรียบเทียบ



น้ำหนักคะแนน
40

ด้านการก่อสร้าง

- เวลาที่ใช้ในการก่อสร้าง
- การกีดขวางการสัญจรทางน้ำระหว่างก่อสร้าง
- ความซับซ้อนในวิธีการก่อสร้าง

ประเด็นที่นำมาพิจารณาการเปรียบเทียบ



น้ำหนักคะแนน

30

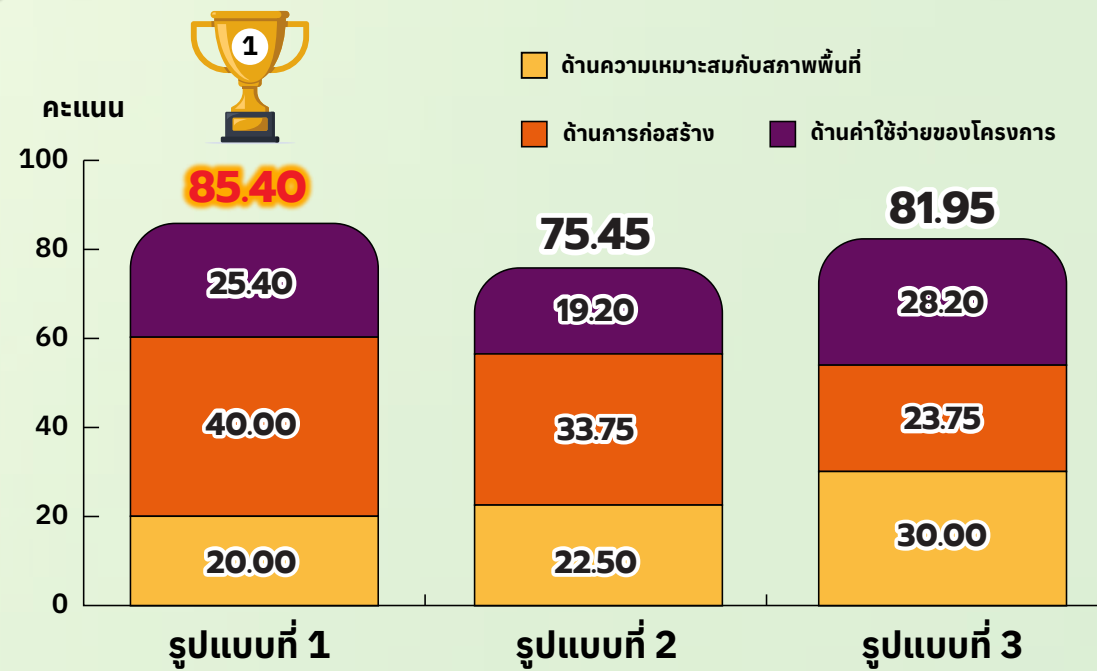
ด้านค่าใช้จ่ายของโครงการ

- ค่าก่อสร้างโครงสร้าง
- ค่าบำรุงรักษา

ประเด็นที่นำมาพิจารณาการเปรียบเทียบ

สรุปผลการคัดเลือก

รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ



จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยในการคัดเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำที่เหมาะสม **พบว่า รูปแบบที่ 1 โครงสร้างสะพานรูปกล่องแบบคานยื่นสมดุล (Balanced Cantilever Box Girder) เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสม** เนื่องจาก

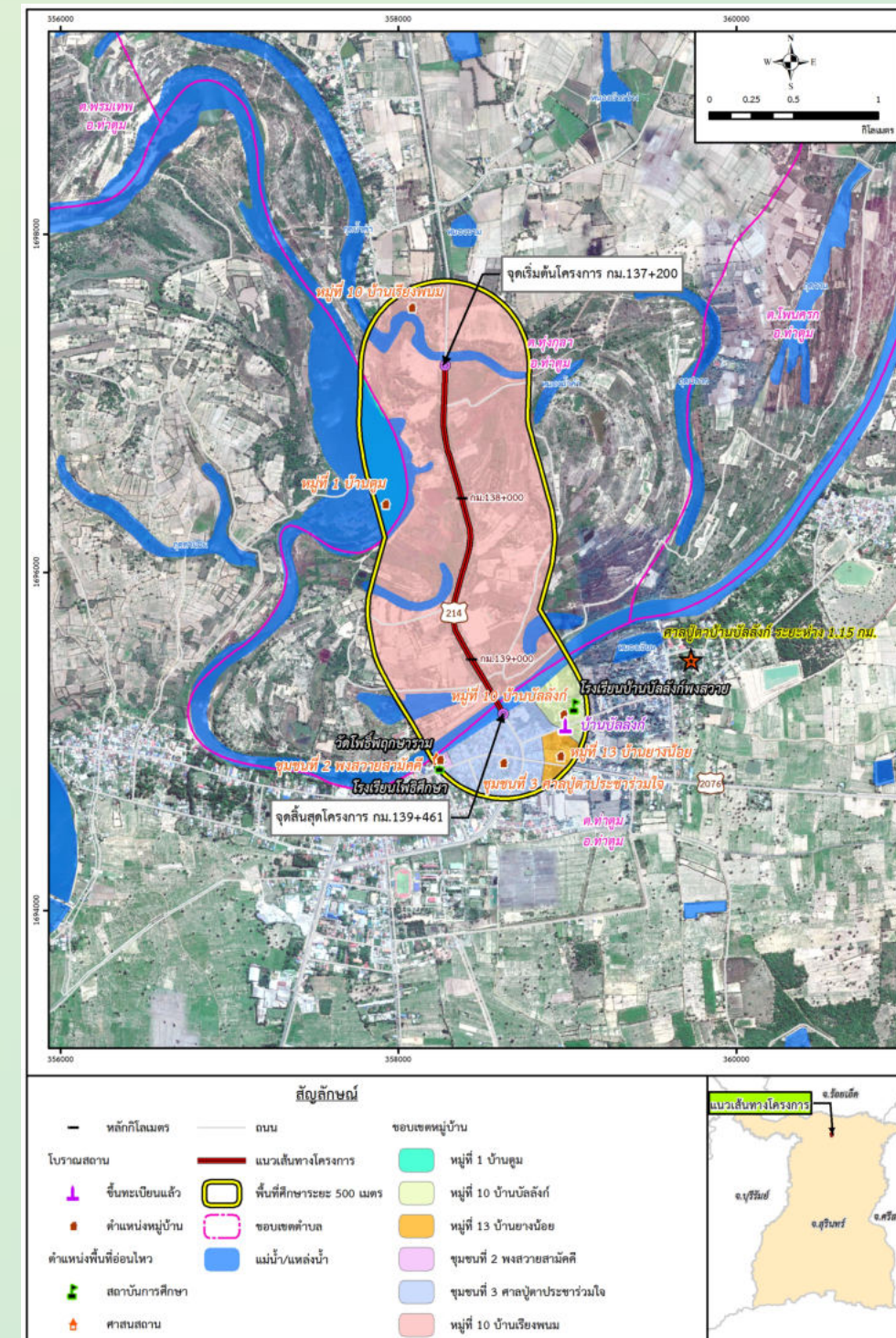
- มีค่าก่อสร้างเหมาะสมกับช่วงความยาวสะพาน
 - โครงสร้างเสาอยู่ใต้คานของสะพานทำให้เหมาะสมกับการก่อสร้างที่แบ่งเป็น 2 เฟส
- แบบโครงการนี้ เนื่องจากโครงสร้างเสาจะไม่ขึ้นไปกีดขวางการจราจรบนสะพาน



แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นบนทางหลวงหมายเลข 214 ประมาณ กม. 137+200 อยู่ในเขตพื้นที่
ลุ่มทุ่งกุลารุ และจุดสิ้นสุดโครงการประมาณ กม. 139+461 อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลท่าตูม รวมระยะทาง **2.261** กิโลเมตร

มีพื้นที่ศึกษารอบคลุมระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
โดยอยู่ในพื้นที่การปกครองของตำบล
ทุ่งกุลลา และตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม
จังหวัดสุรินทร์ ดังนี้

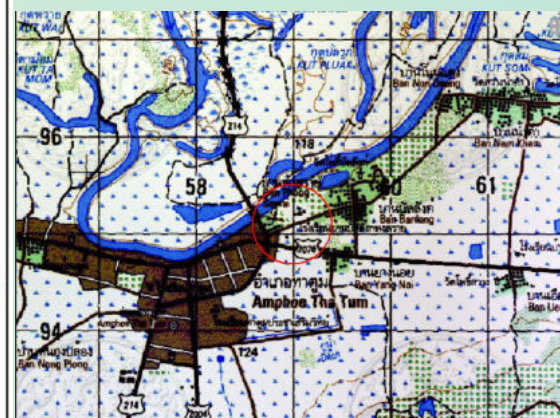
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
สุรินทร์	ท่าตูม	ทุ่งกุลา	หมู่ที่ 10 บ้านเรียงพนม	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งกุลา
		ท่าตูม	หมู่ที่ 1 บ้านตูม	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าตูม
			หมู่ที่ 10 บ้านบัลลังก์	
			หมู่ที่ 13 บ้านยางน้อย	
			ชุมชนที่ 2 พงสวายสามัคคี	เทศบาลตำบลท่าตูม
			ชุมชนที่ 3 ศาลปู่ตาประชาร่วมใจ	
1 จังหวัด	1 อำเภอ	2 ตำบล	4 หมู่บ้าน 2 ชุมชน	3 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น



นอกจากนี้ ในการศึกษาผลกระทบด้านประวัติศาสตร์ และโบราณคดี จะทำการศึกษาค้นคว้าครอบคลุมระยะ 1 กิโลเมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งจากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่ามีโบราณคดี และโบราณสถาน จำนวน 1 แห่ง คือ บ้านบัลลังก์ ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าตูม อำเภอท่าตูม จังหวัดสุรินทร์



สภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โบราณสถาน บ้านบัลลังก์



ที่มา : ระบบภูมิสารสนเทศ แหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม
ของกรมศิลปากร, 2567

การคัดเลือก

รูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการ

ออกแบบเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ในพื้นที่เขตทางกว้าง 80.00 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร รวมระบบระบายน้ำ โดยจะทำการพิจารณาการเลือกรูปแบบเกาะกลางถนนที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ จำนวน 3 รูปแบบ ดังนี้

ปัจจัยในการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการ ได้พิจารณาเปรียบเทียบ 3 ด้านหลัก



น้ำหนักคะแนน
35
คะแนน

ด้านวิศวกรรม และจราจรขนส่ง

- ความสะดวกและปลอดภัยบริเวณทางแยกและจุดกลับรถ
- ความปลอดภัยการชนรถเสียหลักพุ่งข้ามเกาะกลาง
- ประสิทธิภาพในการระบายน้ำออกจากผิวจราจร
- ความซับซ้อนในการก่อสร้าง

ประเด็นที่นำมาพิจารณาการเปรียบเทียบ



น้ำหนักคะแนน
30
คะแนน

ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน

- ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางหลวง

ประเด็นที่นำมาพิจารณาการเปรียบเทียบ



น้ำหนักคะแนน
35
คะแนน

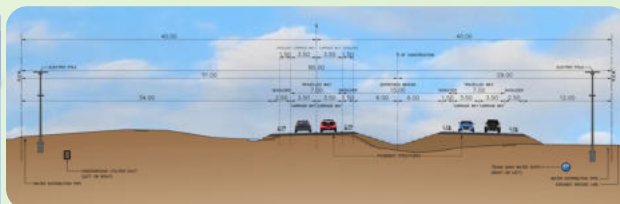
ด้านผลกระทบ สิ่งแวดล้อม

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- ผลกระทบด้านคมนาคม อุบัติเหตุและความปลอดภัย และผู้ใช้งาน
- ผลกระทบด้านสุขภาพ

ประเด็นที่นำมาพิจารณาการเปรียบเทียบ

รูปแบบที่ 1

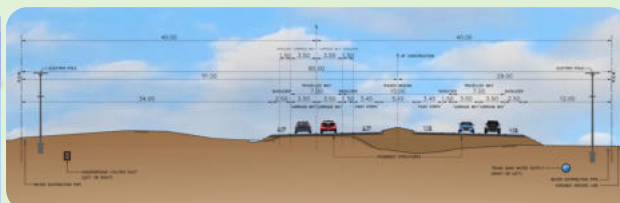
แบ่งทิศทางจราจร
ด้วยเกาะกลางแบบ
กดเป็นร่อง
(Depressed Median)
กว้าง 15.00 เมตร



แนวคิดรูปแบบทางหลวงเบื้องต้น โดยใช้เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

รูปแบบที่ 2

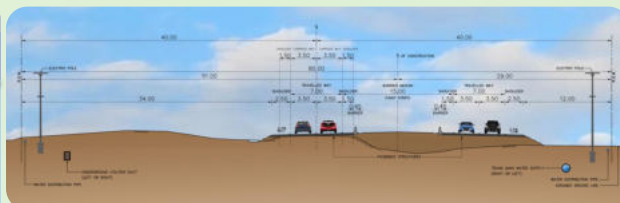
แบ่งทิศทางจราจร
ด้วยเกาะกลางแบบยก
(Raised Median)
กว้าง 15.00 เมตร



แนวคิดรูปแบบทางหลวงเบื้องต้น โดยใช้เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

รูปแบบที่ 3

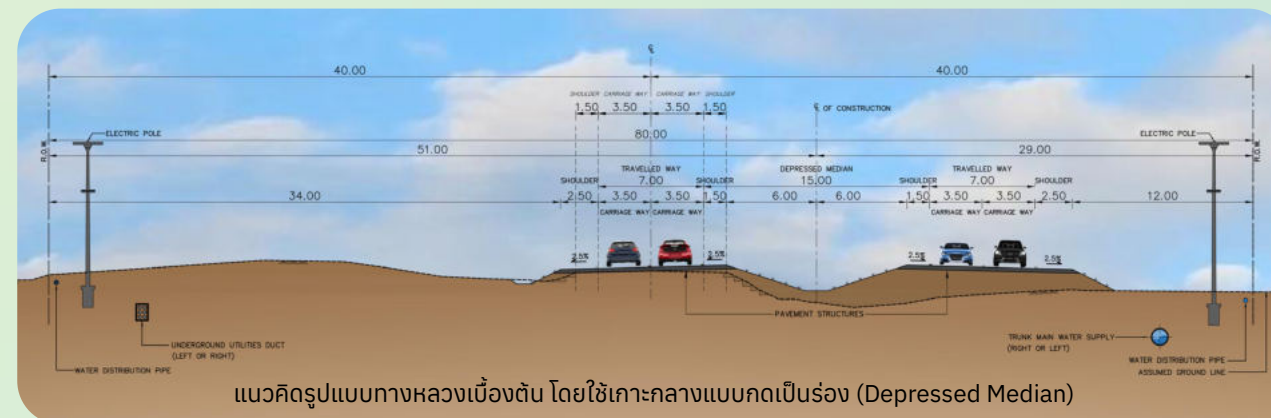
แบ่งทิศทางจราจร
ด้วยเกาะกลางแบบ
กำแพงกั้น
(Barrier Median)
กว้าง 15.00 เมตร



แนวคิดรูปแบบทางหลวงเบื้องต้น โดยใช้เกาะกลางแบบกำแพงกั้น (Barrier Median)

จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบปัจจัยในการเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการ พบว่า **รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) เป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสม** เนื่องจาก

- ช่วยลดปัญหาแสงไฟหน้าของรถที่แล่นสวนทางกันในเวลากลางคืน
- มีเกาะกลางที่กว้างทำให้จัดช่องจราจรสำหรับรถเลี้ยวหรือกลับรถได้ดี
- กรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลาง จะไม่ชนกับรถที่แล่นสวนทางมาอีกด้านหนึ่งโดยง่าย เนื่องจากคันทางทั้งสองด้านแยกห่างออกจากกัน
- การจัดระบบระบายน้ำของงานทางเป็นไปได้ด้วยดีอย่างมีระเบียบ ทั้งตรงกลางและด้านข้าง



แนวคิดรูปแบบทางหลวงเบื้องต้น โดยใช้เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

การคัดเลือก

รูปแบบโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ

ออกแบบสะพานคู่มีความกว้างข้างละ 12.00 เมตร โดยสะพานในแต่ละตัวกำหนดให้ มี 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่นอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ในกว้าง 1.50 เมตร มีช่องทางเดินเท้าขนาด 1.50 เมตร ฝั่งขวาของทาง รวมความกว้างทั้งหมดเท่ากับ 25.50 เมตร โดยจะทำการพิจารณาการเลือกรูปแบบโครงสร้างสะพานที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ จำนวน 3 รูปแบบ ดังนี้

รูปแบบที่ 1

สะพานรูปกล่องแบบคานยื่นสมดุล
(Balanced Cantilever Box Girder)
ความยาวช่วงกลาง 90.00 เมตร



รูปแบบที่ 2

สะพานแบบคานซึง (Extradosed Bridge)
ความยาวช่วงกลาง 90.00 เมตร



รูปแบบที่ 3

สะพานแบบโค้ง (Arch Bridge)
ความยาวช่วงกลาง 90.00 เมตร



สรุปผลการคัดเลือก รูปแบบการพัฒนาถนนของโครงการ

