

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาราจร



กรมทางหลวง

บนทางหลวง หมายเลข 2

ตอน นครราชสีมา - ประทาย



เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

เอกสารประกอบการประชุม
ปฐมนิเทศโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 1)

มิถุนายน 2569



สารบัญ

| | หน้า |
|--|------|
| 1. ความเป็นมาของโครงการ | 1 |
| 2. วัตถุประสงค์ | 3 |
| 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 3 |
| 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม | 4 |
| 3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 4 |
| 4. ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ..... | 4 |
| 5. ขอบเขตการศึกษา | 8 |
| 5.1 งานศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม | 8 |
| 5.2 งานวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์..... | 8 |
| 5.3 งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ..... | 9 |
| 5.4 งานสำรวจแนวทางและระดับ | 9 |
| 5.5 งานตรวจสอบดินและวัสดุ..... | 9 |
| 5.6 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง..... | 9 |
| 5.7 งานออกแบบรายละเอียดทางแยก | 10 |
| 5.8 งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง..... | 10 |
| 5.9 งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ | 10 |
| 5.10 งานระบบระบายน้ำ..... | 11 |
| 5.11 งานระบบไฟฟ้า..... | 11 |
| 5.12 งานสถาปัตยกรรม | 11 |
| 5.13 งานด้านสิ่งสาธารณูปโภค | 11 |
| 5.14 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม..... | 12 |
| 5.15 การมีส่วนร่วมของประชาชน..... | 12 |
| 5.16 งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้าง..... | 12 |
| 5.17 งานวิเคราะห์แผนการดำเนินงานโครงการ..... | 12 |
| 5.18 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน | 13 |
| 5.19 การถ่ายทอดเทคโนโลยี..... | 13 |

สารบัญ (ต่อ)

| | หน้า |
|--|------|
| 6. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน..... | 13 |
| 7. แนวคิดในการพัฒนาโครงการ..... | 15 |
| 7.1 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง..... | 15 |
| 7.2 งานออกแบบรายละเอียดทางแยก ทางเชื่อม..... | 17 |
| 7.3 งานออกแบบป้าย เครื่องหมาย และสัญญาณไฟจราจร..... | 18 |
| 7.4 งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก..... | 18 |
| 7.5 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ..... | 19 |
| 8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม..... | 19 |
| 8.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม..... | 19 |
| 8.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ..... | 21 |
| 8.2.1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)..... | 23 |
| 8.2.2 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)..... | 24 |
| 9. การมีส่วนร่วมของประชาชน..... | 26 |
| 9.1 แนวทางการศึกษา..... | 26 |
| 9.2 กลุ่มเป้าหมาย..... | 26 |
| 9.3 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์..... | 27 |
| 10. ระยะเวลาการศึกษา..... | 28 |
| 11. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป..... | 29 |
| 11.1 ด้านวิศวกรรม..... | 29 |
| 11.2 ด้านสิ่งแวดล้อม..... | 29 |
| 11.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน..... | 29 |
| 12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม..... | 30 |



สารบัญตาราง

| ตารางที่ | | หน้า |
|----------|---|------|
| 4-1 | พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ | 5 |
| 8-1 | ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น..... | 20 |
| 8-2 | ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษา | 24 |

สารบัญรูป

| รูปที่ | | หน้า |
|--------|--|------|
| 1-1 | แหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ | 2 |
| 4-1 | พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ | 7 |
| 6-1 | พื้นที่ศึกษาโครงการ | 14 |
| 7-1 | รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงนอกชุมชน | 16 |
| 7-2 | รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน | 16 |
| 8-1 | แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ | 22 |
| 9-1 | แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ | 27 |

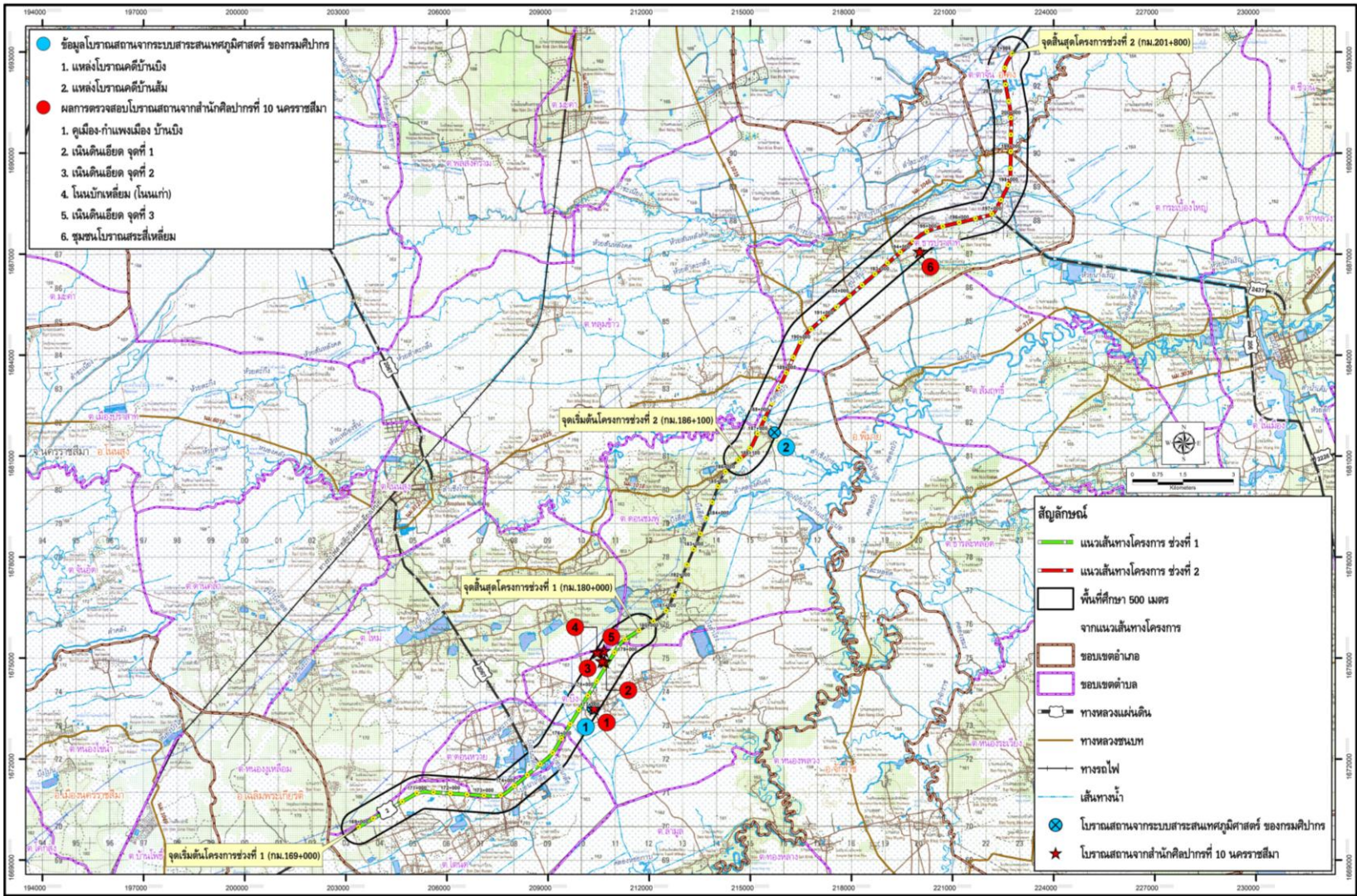
เอกสารประกอบการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนการพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของแผนการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในแต่ละฉบับ โดยงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ๆ ซึ่งเป็นงบประมาณการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานชั้นทางหลวงให้เป็นชั้นพิเศษขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงผิวจราจร งานก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ตลอดจนงานอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการพัฒนาให้มีความสมบูรณ์และก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยในการดำเนินการดังกล่าว กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดเตรียมโครงการให้ไปไปตามแผนการพัฒนา โดยเฉพาะงานทางด้านการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ส่งผลให้กรมทางหลวงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้าง “ที่ปรึกษา” เพื่อให้บริการในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการจัดเตรียมเอกสารข้อมูลเพื่อประกอบการประเมินราคาประกวดราคา และการก่อสร้างของโครงการฯ เพื่อให้เป็นไปตามแผนการพัฒนาของกรมทางหลวงต่อไป

ถนนมิตรภาพ ทางหลวงหมายเลข 2 หรือทางหลวงสายสระบุรี-สะพานมิตรภาพจังหวัดหนองคาย เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวกและความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงเพื่อให้การเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ กรมศิลปากร พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีบ้านบึง (กม.177+253) ระยะห่าง 323 เมตร และแหล่งโบราณคดีบ้านส้ม (กม.187+243) ระยะห่าง 441 เมตร และข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วธ 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบึง (กม.177+253) ระยะห่าง 335 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 1 (กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร โนนบกเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร และชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร (ดังรูปที่ 1-1) ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 1-1 แหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย เพื่อศึกษาและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

สำหรับการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) ในครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการมีส่วนร่วมของประชาชน มีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ได้แก่ ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ พื้นที่โครงการ และแนวเส้นทางของโครงการ ขอบเขตการศึกษา ขั้นตอนการดำเนินงาน แนวคิดและรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการดำเนินงานขั้นต่อไป โดยจะรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการจากผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อนำไปใช้ประกอบการออกแบบถนนของโครงการ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงให้สามารถรองรับปริมาณจราจร ทั้งในปัจจุบันและที่มีแนวโน้มการเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง ลดอุบัติเหตุทางจราจร รวมทั้งเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้สัญจร
- เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ขอบเขตการศึกษา แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- เพื่อแนะนำคณะผู้ดำเนินงานในงานสำรวจและออกแบบให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาของโครงการจากกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่
- เพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมมาประกอบการกำหนดรูปแบบการพัฒนาโครงการ รูปแบบทางเลือกของโครงการ รวมถึงการศึกษาในด้านต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพของชุมชนในพื้นที่โครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา – ประทาย จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการจราจรขนส่ง : เพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงหมายเลข 2 ให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม ลดจุดตัดทางแยก ซึ่งจะช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการจราจร และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วของการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

4. ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ครอบคลุมรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลใหม่ ตำบลโตนด ตำบลดอนหวาย ตำบลบึง ตำบลดอนชมพู ตำบลหลุมข้าว ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง ตำบลตาจั่น อำเภอคง ตำบลกระเบื้องใหญ่ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา (ดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1) โดยแนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ระยะทางรวม 26.70 กิโลเมตร ได้แก่



- **ช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) :** มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับ จุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 (มิตรภาพ) กับทางหลวงหมายเลข 290 (วงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา) บริเวณ กม.169+000 และมีจุดสิ้นสุดโครงการก่อนถึงสถานีบริการแก๊สสะอาดดี บริเวณ กม.180+000 รวมระยะทาง 11 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลใหม่ ตำบลโตนด ตำบลดอนหวาย ตำบลบึง ตำบลดอนชมพู อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา รวม 21 หมู่บ้าน

- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) :** มีจุดเริ่มต้นบริเวณบริษัท โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 1) จำกัด (KR1) บริเวณกม.186+100 และสิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีไฟฟ้าแรงสูงอำเภอกง บริเวณ กม.201+800 รวมระยะทาง 15.70 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลดอนชมพู ตำบลหลุมข้าว ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง ตำบลตาจั่น อำเภอกง ตำบลกระเบื้องใหญ่ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา รวม 17 หมู่บ้าน 8 ชุมชน

ตารางที่ 4-1

พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | เขตการปกครอง | หมู่บ้าน |
|---|----------------|---------------|------------------------------|--|
| ช่วง 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) | | | | |
| นครราชสีมา | โนนสูง | ใหม่ | เทศบาลตำบลใหม่ | หมู่ที่ 6 บ้านจันทุม หมู่ที่ 10 บ้านถนนแก้ว หมู่ที่ 11 บ้านเกรา |
| | | โตนด | องค์การบริหารส่วนตำบลโตนด | หมู่ที่ 4 บ้านหนองงูเห่า หมู่ที่ 5 บ้านโตนดเก่า หมู่ที่ 6 บ้านโตนด หมู่ที่ 8 บ้านทุ่งมน หมู่ที่ 10 บ้านใหม่สะเดาเอน |
| | | ดอนหวาย | เทศบาลตำบลดอนหวาย | หมู่ที่ 1 บ้านดอนหวาย หมู่ที่ 3 บ้านหนองหวาย หมู่ที่ 4 บ้านหนองตะครอง หมู่ที่ 5 บ้านโนนมะกอก หมู่ที่ 6 บ้านหนองบง |
| | | บึง | องค์การบริหารส่วนตำบลบึง | หมู่ที่ 1 บ้านเพชร หมู่ที่ 4 บ้านบุ หมู่ที่ 5 บ้านบึง หมู่ที่ 8 บ้านดอนขวาง หมู่ที่ 12 บ้านบึงพัฒนา หมู่ที่ 11 บ้านบึงมิตรภาพ |
| | | ดอนชมพู | องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู | หมู่ที่ 1 บ้านดอนชมพู หมู่ที่ 9 บ้านดอนตะแบง |
| 1 จังหวัด | 1 อำเภอ | 5 ตำบล | 5 เขตการปกครอง | 21 หมู่บ้าน |

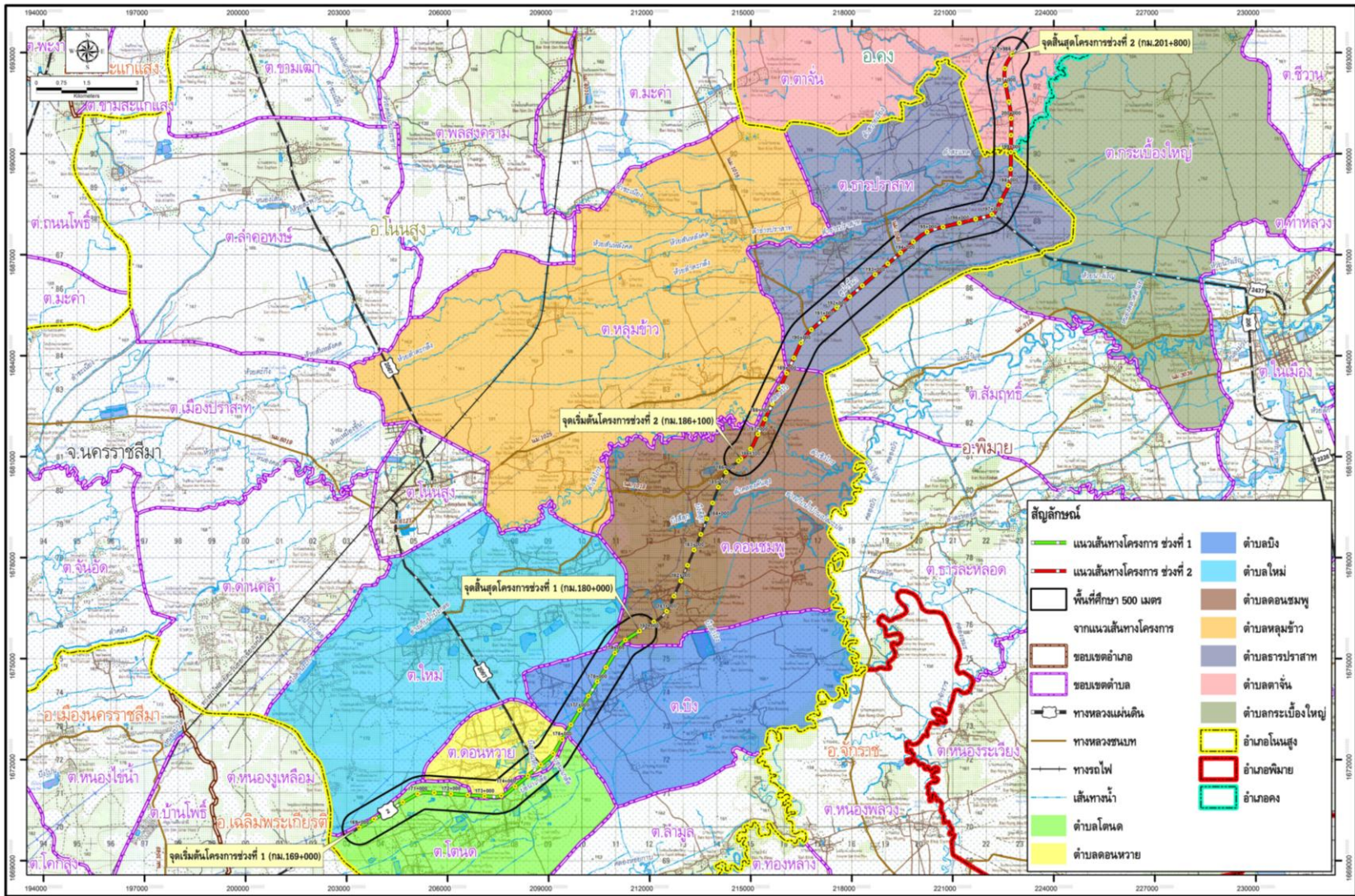


ตารางที่ 4-1

พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน
ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

| จังหวัด | อำเภอ | ตำบล | เขตการปกครอง | หมู่บ้าน |
|--|----------------|------------------|---|--|
| ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) | | | | |
| นครราชสีมา | โนนสูง | ดอนชมพู | องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู | หมู่ที่ 2 บ้านส้ม หมู่ที่ 5 บ้านดอนรี หมู่ที่ 11 บ้านจอก |
| | | หลุมข้าว | องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว | หมู่ที่ 3 บ้านสระจันทร์ หมู่ที่ 8 บ้านไพล |
| | | ธารปราสาท | องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท | หมู่ที่ 5 บ้านใหม่เกษม หมู่ที่ 6 บ้านห้วยคาใต้ หมู่ที่ 7 บ้านปราสาทใต้ หมู่ที่ 8 บ้านปราสาทเหนือ หมู่ที่ 10 บ้านหนองแหน หมู่ที่ 17 บ้านธารปราสาท หมู่ที่ 19 บ้านหนองแหนพัฒนา |
| | | เทศบาลตำบลตลาดแค | ชุมชนโนนพิมาย ชุมชนโนนหนามแดง ชุมชนสำโรงตะวันตก ชุมชนสำโรงตะวันออก ชุมชนตลาดแค ชุมชนตลาดแคตะวันออกฝั่งเหนือ ชุมชนตลาดแคตะวันออกฝั่งใต้ ชุมชนชาววัง | |
| | คง | ตาจั่น | องค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น | หมู่ที่ 8 บ้านตาชู หมู่ที่ 9 บ้านตะโกทุ่ง หมู่ที่ 12 บ้านโนนพลกรัง หมู่ที่ 15 บ้านโนนทรา |
| | พิมาย | กระเบื้องใหญ่ | องค์การบริหารส่วนตำบลกระเบื้องใหญ่ | หมู่ที่ 1 บ้านเตย |
| 1 จังหวัด | 3 อำเภอ | 5 ตำบล | 6 เขตการปกครอง | 17 หมู่บ้าน 8 ชุมชน |

ที่มา : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 4-1 พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



5. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาของโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

5.1 งานศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม

งานศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคมมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- เพื่อทำความเข้าใจถึงความสัมพันธ์ระหว่างโครงการสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย กับโครงการพัฒนาอื่น ๆ ในบริเวณพื้นที่โครงการและพื้นที่อิทธิพล รวมถึงพิจารณาถึงความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ และนโยบาย รวมถึงโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในระดับประเทศ ภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง และจังหวัด

- เพื่อศึกษา สํารวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ เพื่อทำความเข้าใจถึงการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคมบนพื้นที่ศึกษาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

- เพื่อศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมบนพื้นที่ศึกษาในอนาคต ซึ่งจะนำไปใช้ประกอบการคาดการณ์ปริมาณจราจรและการขนส่งในอนาคต

โดยพื้นที่ศึกษาของโครงการ ประกอบด้วย พื้นที่โครงการ คือ จังหวัดนครราชสีมา และพื้นที่จังหวัดข้างเคียงที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาในส่วนนี้จะเน้นการฉายภาพสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมตั้งแต่ระดับประเทศ ระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง และระดับจังหวัดพื้นที่ศึกษา ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่

- (1) การทบทวนแผนยุทธศาสตร์และนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (2) การศึกษา สํารวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม
- (3) การศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

5.2 งานวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

งานวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์ เพื่อการประเมินความเหมาะสมของโครงการว่ามีความเหมาะสมในการดำเนินการหรือไม่ เมื่อเปรียบเทียบกับทรัพยากรที่ต้องใช้ไปในการดำเนินโครงการกับผลประโยชน์ด้านการจราจรที่สังคมจะได้รับ หากโครงการมีความเหมาะสมก็จะได้รับการเสนออนุมัติให้มีการดำเนินการก่อสร้างต่อไป

แนวทางการศึกษาจะพิจารณาข้อแตกต่างของโครงการระหว่าง “กรณีที่ไม่มีโครงการ” ซึ่งหมายถึงกรณีที่เป็นสภาพปัจจุบันที่ยังไม่มีการลงทุนเพื่อดำเนินการโครงการ และ “กรณีที่มีโครงการ” ซึ่งหมายถึงกรณีที่มีการลงทุนเพื่อดำเนินการก่อสร้าง และเปิดให้บริการ โดยใช้วิธี Cost-benefit analysis ซึ่งเป็นวิธีการนำต้นทุน และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นตลอดอายุโครงการมาวิเคราะห์เปรียบเทียบหาดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจเพื่อนำไปพิจารณาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการ โดยจะมีการวิเคราะห์ด้านต่าง ๆ ดังนี้

- 1) การประเมินค่าใช้จ่ายของโครงการ
- 2) การประเมินผลประโยชน์ของโครงการ
- 3) การวิเคราะห์ความคุ้มค่า
- 4) การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

5.3 งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ด้านการจราจรและขนส่งของโครงการโดยจะรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและข้อมูลด้านการจราจรทั้งในอดีตและปัจจุบัน และนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบในการปรับปรุงแบบจำลองการจราจรและขนส่ง เพื่อใช้แบบจำลองดังกล่าวในการคาดการณ์ปริมาณการจราจรและขนส่งบริเวณพื้นที่ศึกษาในอนาคต แล้วนำผลมาวิเคราะห์เพื่อนำไปใช้ประกอบในการออกแบบและงานศึกษาในส่วนต่าง ๆ ต่อไป

5.4 งานสำรวจแนวทางและระดับ

งานสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ สำรวจแนวทาง สำรวจระดับ ทำรูปตัดตามยาวรูปตัดตามขวาง และเส้นชั้นความสูง สำรวจรายละเอียดสองข้างทาง สำรวจทางแยก และย่านชุมชน สำรวจรายละเอียดสิ่งก่อสร้าง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลการสัญจรทางน้ำในลำน้ำ รวมถึงรายละเอียดที่จำเป็นต่อการดำเนินงานด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และรายละเอียดอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบ โดยจะดำเนินการสำรวจตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัย และมาตรฐานกรมทางหลวง แล้วจัดทำแบบสำรวจในรูปแบบ Drawing Files Digital Files และ CAD Files ซึ่งมี Data Structure ที่เป็นระบบ และเป็นรูปแบบที่สามารถนำไปใช้งานต่อได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.5 งานตรวจสอบดินและวัสดุ

งานสำรวจประกอบด้วยการรวบรวมข้อมูลสภาพทางธรณีวิทยา สำรวจตรวจสอบคุณสมบัติชั้นดินเดิม ชั้นดินฐานราก วัสดุโครงสร้างชั้นทางถนนเดิมและแหล่งวัสดุ พร้อมทั้งตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวงและโครงสร้างต่าง ๆ เพื่อเสนอแนะวิธีการออกแบบและก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป

5.6 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวเส้นทาง แนวระดับรูปตัด ทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวก การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และงานอื่น ๆ ที่จำเป็น เช่น ศาลาพักผ่อน สะพานลอย และทางม้าลาย เป็นต้น โดยการออกแบบจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและมาตรฐานสากลที่ทันสมัย

5.7 งานออกแบบรายละเอียดทางแยก

การออกแบบรายละเอียดทางแยก โดยกำหนดประเภทของทางแยก ณ จุดตัดระหว่างถนนนั้น จะพิจารณาจาก ลำดับชั้นของถนน (Hierarchy) ที่ตัดกัน ลักษณะพื้นที่บริเวณจุดตัด ปริมาณจราจรบนถนน และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น โดยในการศึกษานี้ได้กำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดประเภททางแยกที่จุดตัดระหว่างถนนโครงการและถนนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ โดยจะพิจารณาจากลำดับชั้นของถนน (Hierarchy) และปริมาณจราจรของถนนบริเวณทางแยก จากข้อแนะนำในการกำหนดประเภททางแยกของ COBA (Cost Benefit Analysis vol.13, Design Manual for Roads and Bridges Department of Transport, 1996) (โดยข้อแนะนำดังกล่าว หน่วยงานราชการ เช่น กรมทางหลวง ได้นำมาเป็นข้อแนะนำในการกำหนดประเภทของทางแยก) ซึ่งจะพิจารณาจากลำดับชั้นของถนนในรูปแบบประเภทถนน (Class of road) และปริมาณจราจรในรูปจำนวนช่องจราจร (Number of lane)

5.8 งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง วิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง

1) งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง จะออกแบบเพื่อรองรับน้ำหนักและปริมาณการจราจร โดยอายุการออกแบบโครงสร้างชั้นทางแบบยืดหยุ่น (Flexible Pavement) และแบบแข็ง (Rigid Pavement) ต้องไม่น้อยกว่า 20 ปี จัดทำ Life Cycle Cost Analysis เพื่อเลือกประเภทโครงสร้างชั้นทางที่เหมาะสมครอบคลุมในด้านค่าก่อสร้าง ค่าบูรณะ ค่าบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ถนน ค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

2) การวิเคราะห์เสถียรภาพและการทรุดตัวของคันทาง เป็นการวิเคราะห์เสถียรภาพความมั่นคง และการทรุดตัวของคันทาง โดยจะออกแบบให้มีความแข็งแรงปลอดภัยตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง หรือมาตรฐานสากลอื่น ๆ และมีการซ่อมบำรุงระหว่างการเปิดใช้งานให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

5.9 งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ

งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ ระบบป้องกันตลิ่ง และโครงสร้างอื่น ๆ ที่ปรึกษาจะใช้มาตรฐาน AASHTO LRFD SPECIFICATION (2020) มาตรฐานและข้อกำหนดของกรมทางหลวง มาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว (มยผ. 1302) และมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะใช้น้ำหนักจรของ HL-93 และน้ำหนักตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวง รวมทั้งพิจารณาแรงกระทำที่มีผลตามสภาพพื้นที่ ได้แก่ แรงที่เกิดจากแผ่นดินไหว แรงลม และแรงที่เกิดจากกระแสน้ำ แรงที่เกิดจากความดันดิน และแรงจากการชนกัน โดยจะพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมตามสภาพพื้นที่โครงการ และเป็นไปตามข้อกำหนด กฎหมาย หรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องฉบับล่าสุด ยกเว้นในกรณีที่มีขยายโครงสร้างเดิมโดยเชื่อมต่อโครงสร้างเป็นเนื้อเดียวกัน

5.10 งานระบบระบายน้ำ

งานศึกษาด้านระบายน้ำ ประกอบด้วย 2 ส่วนงาน

1) การศึกษาวิเคราะห์ด้านอุทกวิทยา เป็นการรวบรวมข้อมูลทั่วไปด้านอุทกวิทยาของพื้นที่รับน้ำ ได้แก่ สภาพลุ่มน้ำ ลำน้ำ น้ำฝน น้ำท่า น้ำใต้ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดิน อาคารระบายน้ำ อุทกภัยในอดีต ฯลฯ เพื่อนำมาพิจารณาคำนวณค่าอัตราการไหลน้ำท่าสูงสุดของพื้นที่รับน้ำในโครงการและเส้นทางระบายน้ำออกจากโครงการไหลไปลงแหล่งน้ำธรรมชาติ

2) การออกแบบระบบระบายน้ำ เป็นการคำนวณด้านชลศาสตร์การไหล เพื่อออกแบบขนาดช่องเปิดโครงสร้างระบายน้ำให้เพียงพอรองรับค่าอัตราการไหลสูงสุดของพื้นที่รับน้ำ รวมทั้งการออกแบบระบายน้ำบนสะพาน

จากสภาพพื้นที่ศึกษาของโครงการ มีลำน้ำสายสำคัญไหลผ่าน ได้แก่ คลองลำเชียงไกร คลองลำธารปราสาท คลองลำสะเทต และคลองลำสวายเรียง เป็นแหล่งน้ำที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบนิเวศ การเกษตร และวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา

5.11 งานระบบไฟฟ้า

การออกแบบรายละเอียดและข้อกำหนดของระบบวงจรไฟฟ้าและวิธีการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานทางของโครงการ เป็นไปตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้าและวิศวกรรมการทาง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง การป้องกันการโจรกรรมและอื่น ๆ ที่เห็นว่าสมควร โดยการออกแบบยึดถือตามมาตรฐานกรมทางหลวง และมาตรฐานสากล งานระบบไฟฟ้าประกอบด้วย

- 1) งานออกแบบระบบไฟฟ้าส่องสว่าง
- 2) งานออกแบบสัญญาณไฟจราจร
- 3) งานออกแบบระบบสื่อสาร (ถ้ามี)

5.12 งานสถาปัตยกรรม

งานออกแบบงานภูมิสถาปัตย์งานทาง โดยภาพรวมจะเป็นการออกแบบภูมิทัศน์ตามสายทาง โดยมีขอบเขตที่ถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนตามแนวเขตทาง ส่วนทางเท้าจะถูกออกแบบในบริเวณที่ถนนตัดผ่านชุมชน โดยการกำหนดขนาดทางเท้าจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งการออกแบบภูมิทัศน์ทางกายภาพจะออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนสัญจรและผู้ใช้ทางเท้า และจะต้องอำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการ

5.13 งานด้านสิ่งสาธารณูปโภค

ดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบหาข้อมูลสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเสนอแนะรูปแบบตำแหน่งสิ่งสาธารณูปโภคต่าง ๆ ภายในเขตทาง โดยกำหนดไว้ในแบบก่อสร้างเพื่อไม่ให้เป็นการอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างทาง และระบบการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ภายในเขตทางทั้งในปัจจุบันและอนาคต

5.14 งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการศึกษาถึงผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ และนำเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตของการศึกษาจะประกอบด้วยการทำงาน 2 ส่วนหลัก คือ การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination ; IEE) และการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment ; EIA)

5.15 การมีส่วนร่วมของประชาชน

กรมทางหลวงได้กำหนดให้มีการจัดกิจกรรมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์ออฟฟิเชียล เป็นต้น โดยมุ่งเน้นการให้ข้อมูลข่าวสารแก่กลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจน และมีความโปร่งใส เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีโอกาสรับทราบข้อมูลความคืบหน้าของโครงการ และร่วมกันแสดงความคิดเห็นให้ข้อเสนอแนะหรือแสดงความคิดเห็นวิตกกังวลใจได้ในทุกขั้นตอนการศึกษา

5.16 งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้าง

การประมาณราคา เป็นการคำนวณหามูลค่าการลงทุน และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยอาศัยหลักวิชาวิศวกรรม ราคาวัสดุก่อสร้างที่ปรึกษาจะใช้จากประกาศกระทรวงพาณิชย์ประจำจังหวัดนครราชสีมา และกรุงเทพมหานคร ราคาวัสดุจากแหล่งผลิตและราคาวัสดุผลิตภัณฑ์อื่น ๆ จากใบเสนอราคาที่เป็นปัจจุบัน เพื่อนำมาคำนวณหาต้นทุนในการดำเนินโครงการให้ได้ราคาต้นทุนที่มีความใกล้เคียงและถูกต้องแม่นยำ โดยการคำนวณปริมาณงานจะใช้หน่วยวัดตามมาตรฐานของกรมทางหลวงในการวัดปริมาณงานมาจัดทำราคาคำนวณปริมาณงานในแต่ละรายการตามบัญชีแสดงปริมาณงานอย่างละเอียดการประมาณราคา ค่าใช้จ่ายของโครงการฯ การประมาณราคาค่าก่อสร้างโครงการดำเนินการโดยจัดเตรียมบัญชีปริมาณงาน (Bill of Quantities) จัดให้มีลำดับและหน่วยวัดตามมาตรฐานของกรมทางหลวงเป็นหลัก

5.17 งานวิเคราะห์แผนการดำเนินงานโครงการ

จัดทำแผนการดำเนินโครงการเป็นระยะ ๆ (Development Phase) โดยจะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของการดำเนินโครงการ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการเป็นระยะ ๆ พร้อมจัดเตรียมรายละเอียดปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคาโดยคำนึงถึงระยะเวลาในการพัฒนาแต่ละระยะ

5.18 งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ดำเนินการสำรวจปริมาณและประเมินราคาทรัพย์สินที่ถูกเขตทาง เพื่อประกอบการเสนอร่างพระราชกฤษฎีกาและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (เวนคืน) ขึ้นเบื้องต้น โดยรายละเอียดของงานประกอบด้วย

- 1) จัดทำแผนที่ประกอบร่างพระราชกฤษฎีกา
- 2) การกำหนดตำแหน่งเขตทาง
- 3) ประมาณจำนวนและราคาทรัพย์สินที่ถูกเขตทาง
- 4) การจัดทำเอกสารหลักฐาน

5.19 การถ่ายทอดเทคโนโลยี

เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อกรมทางหลวง ที่ปรึกษายินดีที่จะร่วมกับสำนักสำรวจและออกแบบในการจัดทำโครงการหรือพัฒนาระบบงานหรือนวัตกรรม ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการทำงานของกรมทางหลวงพร้อมถ่ายทอดความรู้ หรือจัดศึกษาดูงานพร้อมถ่ายทอดความรู้ในลักษณะงานที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

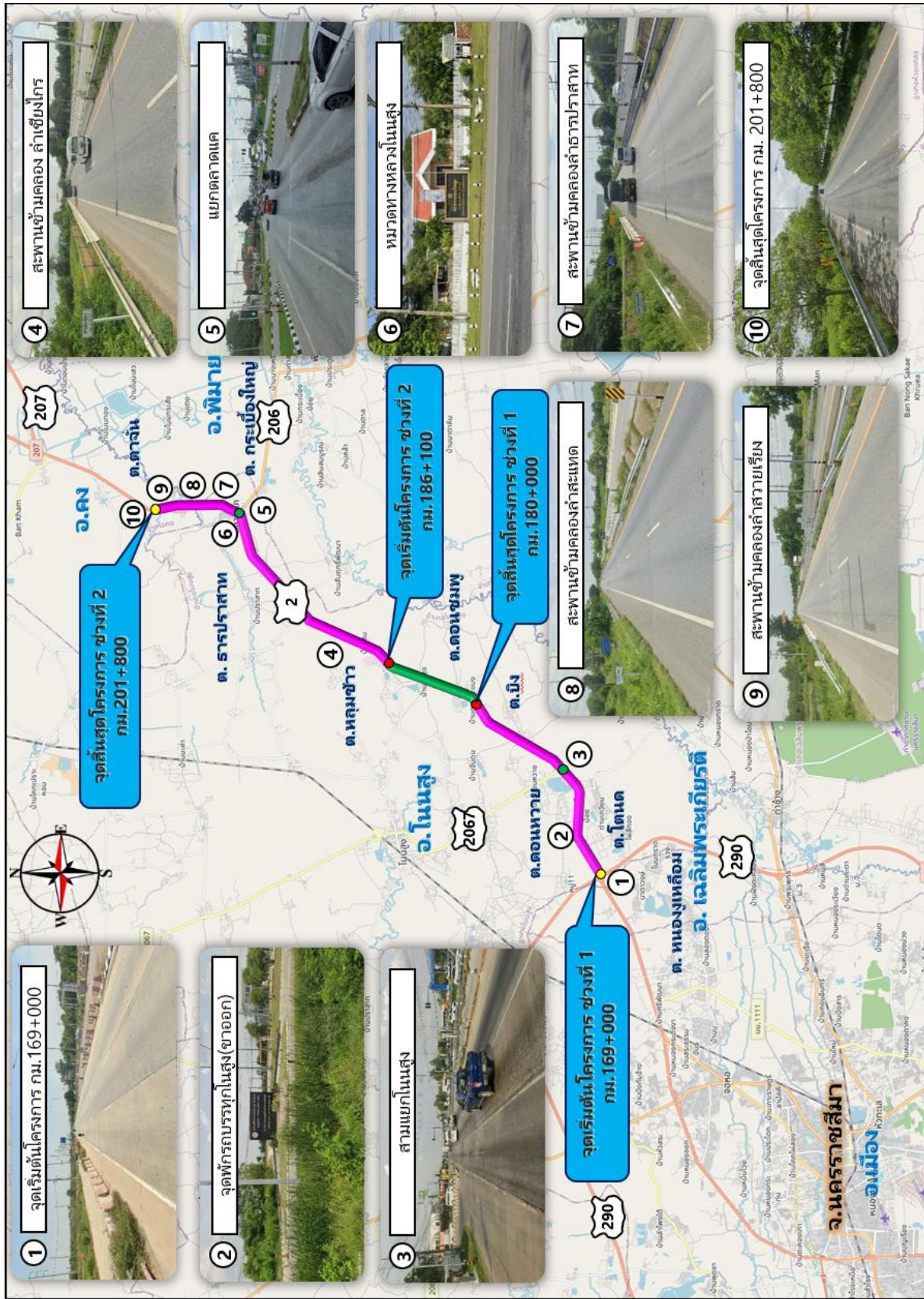
6. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการแบ่งเป็น 2 ช่วง ระยะทางรวม 26.70 กิโลเมตร ได้แก่

- ช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) : มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับทางหลวงหมายเลข 290 (วงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา) บริเวณ กม.169+000 และมีจุดสิ้นสุดโครงการก่อนถึงสถานีบริการแก๊สสะบายดี บริเวณ กม.180+000 รวมระยะทาง 11 กิโลเมตร

- ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) : มีจุดเริ่มต้นบริเวณบริษัท โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 1) จำกัด (KR1) บริเวณกม.186+100 และสิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีไฟฟ้าแรงสูงอำเภอกอง บริเวณ กม.201+800 รวมระยะทาง 15.70 กิโลเมตร

ปัจจุบันถนนทั่วไปมีขนาด 4-6 ช่องจราจร โดยสภาพพื้นที่สองฝั่งถนนส่วนใหญ่เป็นที่ราบ มีพื้นที่เกษตรกรรม สลับพื้นที่โล่งและชุมชน สำหรับในช่วงต้นมีถนนขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนจะเป็นพื้นที่ชุมชนเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นถนนจะมีขนาด 4 ช่องจราจรตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2067 (ดอนหวาย - ขามสะแกแสง) ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร (ทางแยกโนนสูง) และยังตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 206 (ตลาดแค - หินดาด) ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร (ทางแยกตลาดแค) รวมถึงแนวเส้นทางผ่านลำน้ำต่าง ๆ เช่น คลองลำเชียงไกร คลองลำธารปราสาท คลองลำสะเทต และคลองลำสวายเรียง เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6-1



รูปที่ 6-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

ที่มา : ปรึกษา, 2569

7. แนวคิดในการพัฒนาโครงการ

แนวคิดในการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงที่ 1 เริ่มประมาณ กม.169+000 ไปจนถึง กม.180+000 และช่วงที่ 2 เริ่มประมาณ กม.186+100 และไปสิ้นสุดโครงการประมาณ กม. 201+800 จังหวัด นครราชสีมา เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต มีดังนี้

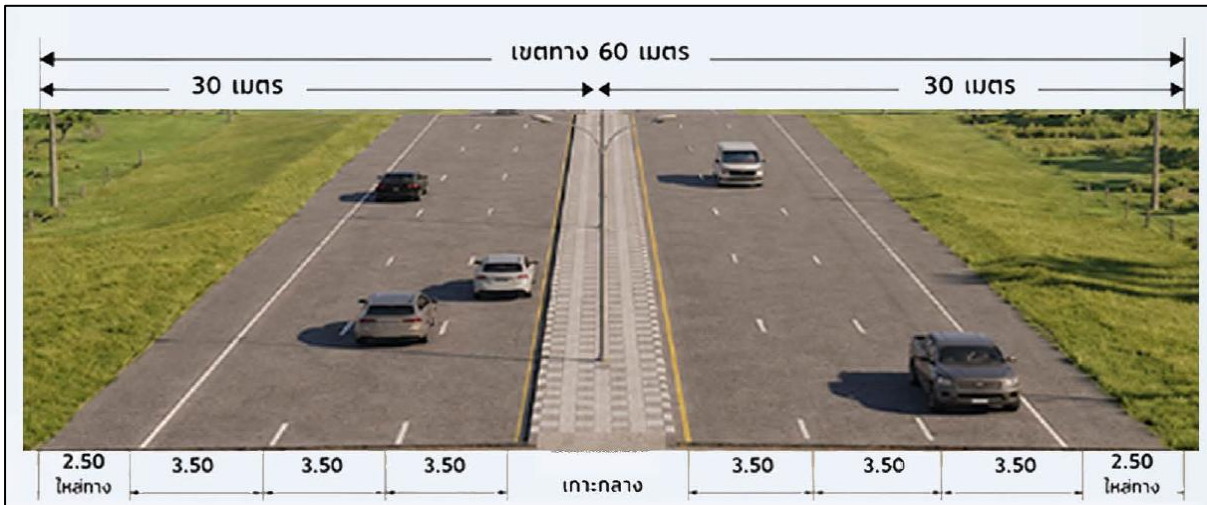
- มีความสอดคล้องกับรูปแบบการเดินทางและสามารถรองรับปริมาณจราจรในอนาคตจากการคาดการณ์ได้
- ใช้พื้นที่เขตทางหลวงเดิมมากที่สุด หรือเวนคืนที่ดินเพิ่มให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
- หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และชุมชน
- มีความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง
- มีความสอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงในอนาคต

7.1 งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทาง แนวระดับ รูปตัด ทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวก การจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ และงานอื่น ๆ ที่จำเป็น โดยการออกแบบจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและมาตรฐานสากลที่ทันสมัย ทั้งนี้ หากที่ปรึกษาต้องการเสนอแนะหรือเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมกับโครงการและมีเหตุผลสนับสนุนข้อเสนอแนะเหล่านั้นที่ปรึกษาจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยในเบื้องต้นจะออกแบบให้เป็นไปตามข้อกำหนดของการออกแบบกรมทางหลวง

ที่ปรึกษาจะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน และการพัฒนาในอนาคต ซึ่งเบื้องต้นมีแนวคิดในการกำหนดรูปแบบการปรับปรุงแนวเส้นทาง 2 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิมกว้าง 60 เมตร ดังนี้

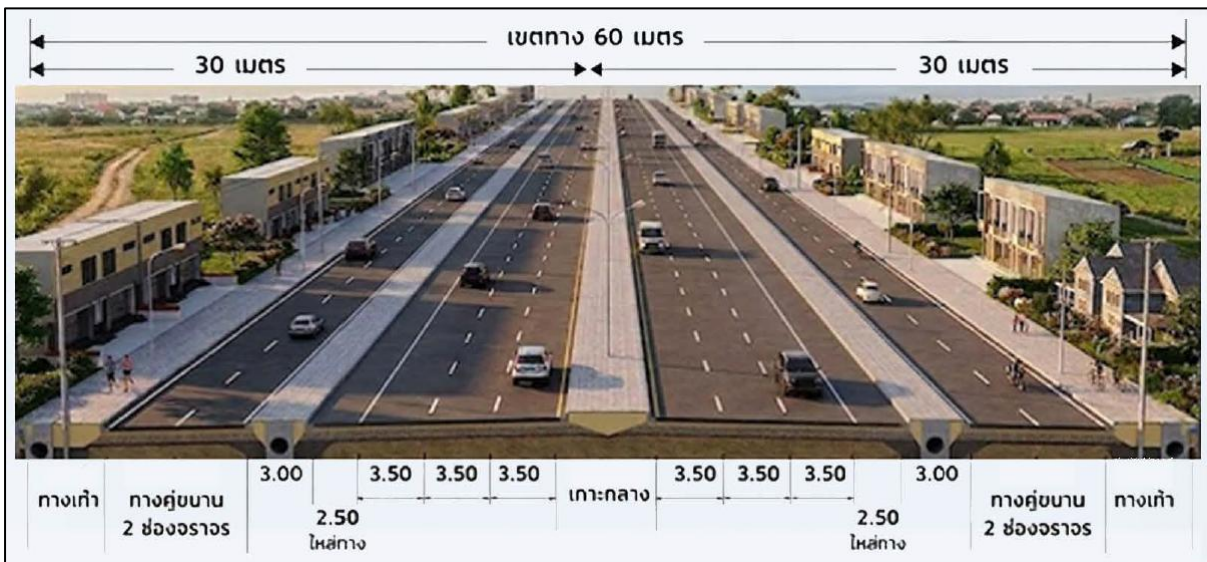
1) **รูปแบบที่ 1** เหมาะสำหรับทางหลวงของโครงการช่วงนอกชุมชนซึ่งไม่มีการสัญจรของคนเดินเท้า โดยจะออกแบบทางหลวงให้มีขนาด 6 ช่องจราจร เป็นอย่างน้อย มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และมีรูปแบบเกาะกลางเพื่อแบ่งทิศทางการจราจรดังรูปที่ 7-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 7-1 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงนอกชุมชน

2) รูปแบบที่ 2 เหมาะสำหรับทางหลวงของโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน ซึ่งมีการสัญจรของคนเดินเท้า โดยออกแบบทางหลวงให้มีทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร เป็นอย่างน้อยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร พร้อมทั้งก่อสร้าง ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งพื้นที่ระหว่าง ทางหลัก กับทางคู่ขนานด้วยเกาะกลางแบบยกกว้าง 3.00 เมตร และก่อสร้างทางเท้าสำหรับคนเดินเท้า ดังรูปที่ 7-2



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 7-2 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน

7.2 งานออกแบบรายละเอียดทางแยก ทางเชื่อม

งานออกแบบทางแยกทางเชื่อมเป็นงานที่มีความสำคัญยิ่งต่อถนนโครงการ ทั้งนี้ เนื่องจากถนนทุกสายทางจะต้องมีการตัด หรือต่อเชื่อมกับถนนสายอื่น ๆ หรือแม้แต่จุดตัดทางรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นถนนของหน่วยงานเดียวกันหรือหน่วยงานอื่นก็แล้วแต่ และในจุดตัดถนนดังกล่าวนี้จะเป็นจุดที่รถจะต้องมีการเปลี่ยนทิศทางมาใช้เส้นทางหรือแยกไปใช้เส้นทางอื่น ดังนั้นทำให้บริเวณพื้นที่ที่มีการตัดกระแสรถจราจร ซึ่งหากมีการออกแบบจัดการจราจรผ่านจุดตัดหรือทางแยกทางเชื่อมให้ดีแล้วจะช่วยให้สามารถลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุลงได้เป็นอย่างมาก

ปัจจัยที่ต้องพิจารณาด้านงานออกแบบทางแยกทางเชื่อมนั้นมีหลายประการ ได้แก่ ตำแหน่งของจุดตัด มุมของการตัดกันของถนน สภาพภูมิประเทศ ระดับก่อสร้างของถนนที่มาตัดกันทั้งสองสายหรือมากกว่า ลักษณะการตัดซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสามแยก (หรือสี่แยกถ้าจำเป็น) ปริมาณจราจรของถนนที่มาตัดกัน ทิศนวิสัยของตำแหน่งของทางแยก สภาพของแนวเส้นทางของถนน ฯลฯ ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องถูกนำมาพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อให้การออกแบบทางแยกทางเชื่อมมีความสมบูรณ์แบบมากที่สุด หรือให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและยาวนานซับซ้อนได้อย่างปลอดภัย โดยลักษณะของการออกแบบทางเชื่อมควรพิจารณาดังนี้

- ตำแหน่งของจุดตัดควรเป็นถนนที่มีแนวทางตรงหรืออยู่นอกแนวทางโค้ง
- มุมของการตัดควรเป็นมุม 90 องศา หรือไม่แตกต่างกันมากนัก หากแตกต่างกันไปมากควรปรับแก้ไขได้มาตรฐาน
- สภาพภูมิประเทศของตำแหน่งจุดตัดหากเลือกได้ควรเป็นพื้นที่โล่ง หากไม่สามารถเลือกได้อย่างน้อยต้องมีระยะสายตามองผ่านทางแยก (Sight Line) ให้สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัยเพียงพอ
- ระดับก่อสร้างของถนนสองเส้นที่มาตัดกันควรอยู่ในระนาบเดียวกัน แต่หากไม่ได้อยู่ในระนาบเดียวกันจะต้องปรับระดับก่อสร้างบริเวณก่อนเข้าเชื่อมให้มีระดับเดียวกัน และหากเป็นไปได้ความลาดชันของถนนควรเท่ากับศูนย์เปอร์เซ็นต์หรือไม่ลาดชันมากนัก
- ปริมาณจราจรของถนนสองสายที่มาตัดกัน หากมีปริมาณจราจรน้อยความยุ่งยากในการออกแบบและใช้งานจะไม่ซับซ้อนมาก แต่หากเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงหรือค่อนข้างสูงจะต้องให้ความสำคัญในการออกแบบทางแยกทางเชื่อมเป็นอย่างยิ่ง โดยอาจจะต้องเพิ่มช่องจราจรพิเศษในการเลี้ยวและจะต้องติดป้ายเตือนบริเวณทางแยกอย่างครบถ้วนและสมบูรณ์ เพื่อให้การใช้งานเป็นไปตามมาตรฐานการออกแบบ ไม่เปิดเกาะกลางให้โดยตรง และนอกจากนี้ในกรณีที่จะต้องพิจารณาดำเนินการของจุดกลับรถให้มีระยะห่างที่เหมาะสมและไม่ห่างกันมากเกินไปให้ประชาชนสามารถใช้ได้ด้วยความสะดวกและรถทางตรงเกิดความปลอดภัยสูงสุดด้วย

7.3 งานออกแบบป้าย เครื่องหมาย และสัญญาณไฟจราจร

1) งานออกแบบติดตั้งป้ายจราจร

งานออกแบบในส่วนนี้มีความสำคัญเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากการออกแบบเส้นทางและการอธิบายการใช้เส้นทางให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจ ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถให้คนไม่ว่าจะเป็นเชื้อชาติใดเห็นแล้วสามารถเข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้องนั้นสามารถแสดงได้ด้วยสัญญาณป้ายจราจรทั่วไป ป้ายจราจรสามารถแบ่งออกได้ตามหน้าที่ได้เป็น 3 ประเภทคือ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำดังนี้

- **ป้ายบังคับ** ออกแบบในตำแหน่งซึ่งแสดงกฎจราจร

เฉพาะที่นั้น ๆ ใช้เพื่อบังคับและควบคุมการจราจรโดยป้ายบังคับจะมีผลบังคับตามกฎหมาย ส่วนสีของป้ายโดยทั่วไปใช้ สีขาวเป็นพื้นเส้นของป้าย และเส้นขีดกลางใช้สีแดงและเครื่องหมายสัญลักษณ์ตัวเลขและตัวอักษรบน



ป้ายใช้ สีดำยกเว้นป้ายห้ามจอดรถ ป้ายหยุด ป้ายสุดเขตบังคับสีจะแตกต่างออกไป

- **ป้ายเตือน** ออกแบบในตำแหน่งเตือนผู้ขับขี่รถยนต์ถึงลักษณะและสภาพของถนนที่อาจเกิดอันตรายได้ หรือมีการบังคับควบคุมการจราจรข้างหน้าซึ่งควรต้องระมัดระวัง ซึ่งสีของป้ายโดยทั่วไปใช้สีเหลืองเป็นสีพื้น เส้นขอบป้าย เครื่องหมายสัญลักษณ์ ตัวเลข และตัวอักษรบนป้ายใช้สีดำ ยกเว้นป้ายเตือนระหว่างดำเนินการก่อสร้างหรือบำรุงทางจะใช้สีพื้นเป็นสีแสดแทนสีเหลือง

- **ป้ายแนะนำ** ออกแบบใช้เพื่อแนะนำเส้นทางให้ผู้ขับขี่ทางสามารถเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้ถูกต้อง สะดวกและปลอดภัย โดยทั่วไปป้ายแนะนำเส้นทางใช้สีเขียว (หรือสีขาว) เป็นสีพื้นและตัวอักษร ตัวเลข และสัญลักษณ์ใช้สีขาว (หรือสีดำ)

2) งานออกแบบเครื่องหมายจราจร

งานออกแบบเครื่องหมายจราจรทั้งชนิดที่อยู่บนผิวทาง ขอบทาง ข้างสะพาน และบนเสาไฟฟ้า เป็นต้น การออกแบบจะออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐาน และกฎเกณฑ์ที่ปรากฏในคู่มือของงานวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง

7.4 งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

เพื่อให้การใช้รถใช้ถนนมีความสะดวกและมีความปลอดภัยยิ่งขึ้นที่ปรึกษาจะออกแบบอุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อเสริมความปลอดภัยที่มีความจำเป็นต่อจุดที่เป็นอันตรายต่าง ๆ ได้แก่ บริเวณทางโค้ง บริเวณทางแยก และบริเวณคอสะพาน ฯลฯ ซึ่งควรมีการพิจารณาออกแบบและติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยเพิ่มเติม ได้แก่ หลักนำทาง (Guide Post) ราวกันอันตรายเหล็ก (W-Beam Guardrail) และกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) หมุดสะท้อนแสง ฯลฯ โดยจะออกแบบให้เหมาะสมกับความต้องการใช้งานบนพื้นฐานของความประหยัด ความสวยงาม มีอายุการใช้งานที่นานและมีค่าบำรุงรักษาที่ต่ำ โดยมีแนวทางการออกแบบดังนี้

- **หลักนำทาง (Guide Post)** การออกแบบหลักนำทางหรือหลักนำโค้งเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบถึงแนวทางของถนนได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงทางโค้ง เพราะเมื่อเกิดสภาวะที่ทัศนวิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตก ช่วงเวลามืด จะเป็นอันตรายต่อการใช้ถนนเป็นอย่างมาก แต่หากมีการติดตั้งหลักนำทางจะช่วยให้การขับขี่สะดวกขึ้น เนื่องจากหลักนำทางดังกล่าวจะมีสีที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนและยังมีแผ่นสะท้อนแสงช่วยให้มองเห็นได้ชัดเจนในช่วงเวลามืดอีกด้วย สำหรับระยะห่างของการติดตั้งที่ปรึกษาจะได้ออกแบบให้สอดคล้องกับความเร็วออกแบบและรัศมีของโค้งนั้น ๆ และนอกจากบริเวณทางโค้งแล้วบริเวณที่ควรติดตั้งหลักนำทางได้แก่ บริเวณคอสะพานและท่อระบายน้ำเหลี่ยมและบริเวณทางแยก ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์คล้าย ๆ กัน
- **ราวกันอันตรายเหล็ก (W-Beam Guardrail)** ออกแบบติดตั้งในตำแหน่งบริเวณโค้งอันตราย บริเวณต่อเชื่อมถนนกับสะพาน บริเวณการป้องกันรถเข้าชนตอม่อสะพานหรือบริเวณป้องกันการตกถนนช่วงมสูง โดยราวกันอันตรายเหล็กจะเป็นแบบกึ่งแข็ง (Semi-Flexible Type) ดังนั้นหลังจากที่มีการชนจะเกิดความเสียหายบ้าง แต่ทั้งนี้จะต้องมีระยะห่างด้านหลังราวกันอันตรายเหล็กบ้าง เพื่อให้การป้องกันการชนมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น การออกแบบ กำหนดให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
- **กำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier)** ลักษณะการออกแบบเช่นเดียวกับราวกันอันตรายเหล็กแต่คุณสมบัติของวัสดุจะเป็นแบบแข็ง (Rigid Type) ดังนั้นความแข็งแรงในส่วนของกำแพงคอนกรีตจะมากกว่า ประกอบกับกำแพงคอนกรีตที่ใช้กันอยู่ทั่วไปจะมีรูปแบบเป็นแบบ กำแพงคอนกรีตที่มีความชันส่วนเดียว (Single Barrier Type) ซึ่งจะสามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างในกรณีที่มีมุมของการชนไม่เกิน 15 องศา ไม่ให้เกิดความเสียหายหรือเกิดความเสียหายน้อยที่สุดได้

7.5 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับทุกคนในสังคม จะเป็นไปตามมาตรฐานสากล เช่น การกำหนดความชันทางลาดสำหรับผู้พิการ ต้องไม่น้อยกว่า 1:12 และมีจำนวนพื้นที่จอดรถเพียงพอตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2564 และข้อกำหนด Universal Design Code of Practice

8. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

8.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กำหนดว่าทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดัง **ตารางที่ 8-1** ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ทั้งนี้ จากการตรวจสอบข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ กรมศิลปากร พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีบ้านบึง (กม.177+253) ระยะห่าง 323 เมตร และแหล่งโบราณคดีบ้านส้ม (กม.187+243) ระยะห่าง 441 เมตร และข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วธ 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบึง (กม.177+253) ระยะห่าง 335 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 1 (กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร และชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

ตารางที่ 8-1
ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น

| ลำดับ | พื้นที่ตามประกาศกระทรวง* | ผลการตรวจสอบเบื้องต้น |
|-------|---|--|
| 20 | ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง | ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ |
| | 20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า | - ข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 7 (นครราชสีมา) ดังหนังสือเลขที่ ทส 0917.4/3554 ลงวันที่ 30 เมษายน 2569 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ดังกล่าว |
| | 20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ | |
| | 20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 | - ข้อมูลตอบกลับจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) บริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 7 (นครราชสีมา) ดังหนังสือเลขที่ ทส 1008.6/10514 ลงวันที่ 1 พฤษภาคม 2569 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5 |
| | 20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ | - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว |
| | 20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ | - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ |
| | 20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร | - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 2 กิโลเมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ดังกล่าว |

ตารางที่ 8-1

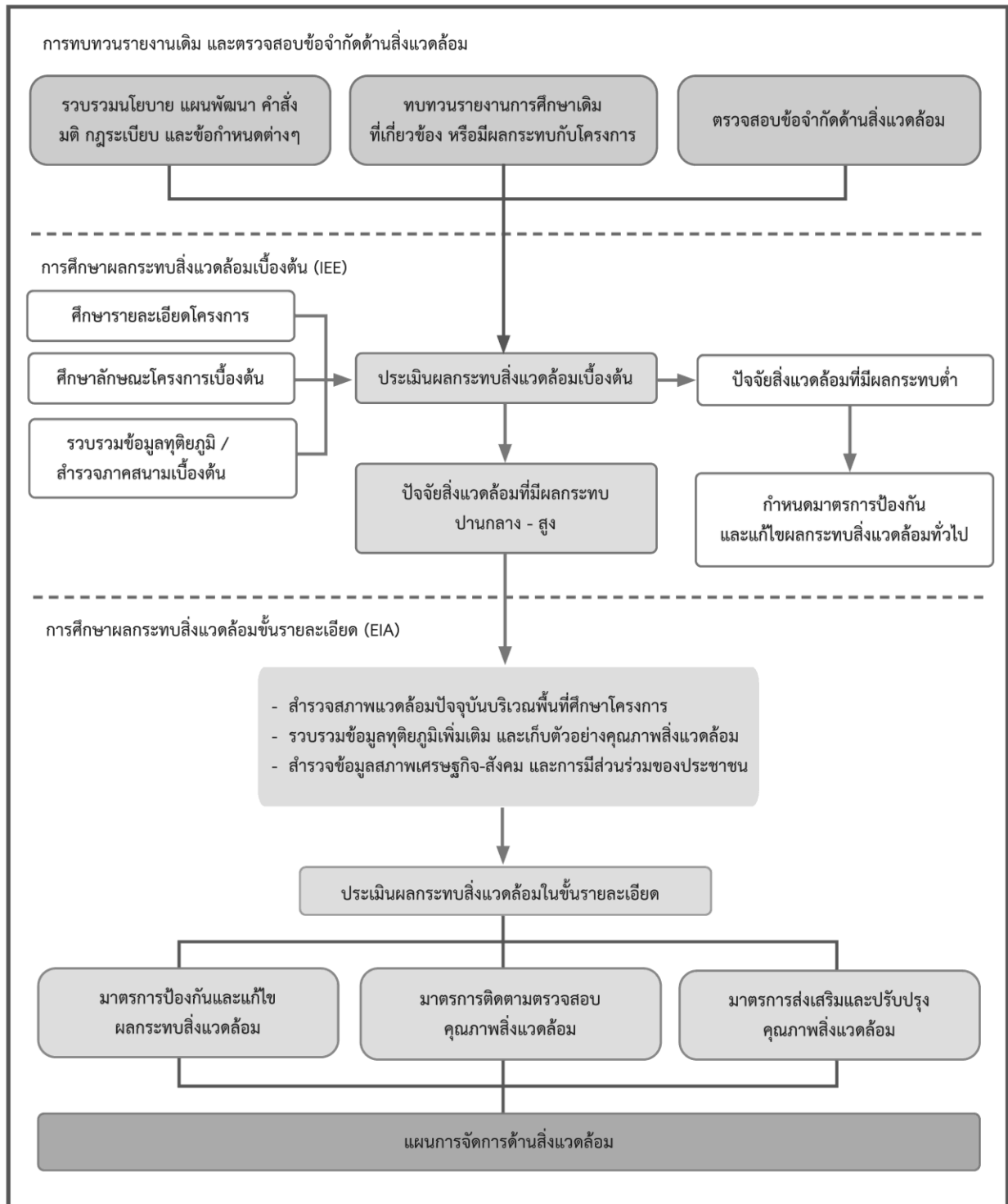
ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น (ต่อ)

| ลำดับ | พื้นที่ตามประกาศกระทรวงฯ* | ผลการตรวจสอบเบื้องต้น |
|-------|---|--|
| | 20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ กรมศิลปากร พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีบ้านบึง (กม.177+253) ระยะห่าง 323 เมตร และแหล่งโบราณคดีบ้านส้ม (กม.187+243) ระยะห่าง 441 เมตร - ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วร 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบึง (กม. 177+253) ระยะห่าง 335 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 1 (กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร และชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร |
| 33 | โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้ เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 | <ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลตอบกลับจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) บริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 7 (นครราชสีมา) ดังหนังสือเลขที่ ทส 1008.6/10514 ลงวันที่ 1 พฤษภาคม 2569 พบว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว |

ที่มา : ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

8.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะเริ่มจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อประกอบการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) (ดังรูปที่ 8-1) โดยมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา : ดัดแปลงจากแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)

รูปที่ 8-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

8.2.1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

การศึกษาดังกล่าวเป็นการพิจารณาประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสมของโครงการ และประกอบการพิจารณาคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปศึกษาต่อในชั้นรายละเอียด (EIA)

- **วัตถุประสงค์ของการศึกษา**
 - เพื่อตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โครงการ
 - เพื่อตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะอาจจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ หรืออาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการ
 - เพื่อคาดการณ์แนวโน้มของผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นจากการพัฒนาโครงการ
 - เพื่อพิจารณาปัจจัยสิ่งแวดล้อมในการคัดเลือกแนวเส้นทางหรือรูปแบบที่เหมาะสมในการพัฒนาโครงการ ร่วมกับด้านวิศวกรรม และด้านการลงทุน
 - เพื่อคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมสำหรับศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด
- **ขอบเขตของการศึกษา**
 - ครอบคลุมข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
- **แนวทางการศึกษา**
 - แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)
 - แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - แนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม (สิงหาคม 2566) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- **ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษา**

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษาจะพิจารณาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569) ซึ่งครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งหมด 31 ปัจจัย ดังตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษา

| สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ | สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ | ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ | ด้านคุณภาพชีวิต |
|--|---|---|---|
| 1. ภูมิสัมฐาน 2. ทรัพยากรดิน 3. ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 4. น้ำผิวดิน 5. น้ำใต้ดิน 6. น้ำทะเล 7. อากาศและบรรยากาศ 8. เสียง 9. ความสั่นสะเทือน | 1. นิเวศวิทยาทางบก 2. นิเวศวิทยาทางน้ำ 3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4. พื้นที่ชุ่มน้ำ | 1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 2. การคมนาคมขนส่ง 3. สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5. การเกษตรกรรม 6. นันทนาการ 7. การใช้ที่ดิน | 1. เศรษฐกิจ-สังคม 2. การโยกย้ายและการเวนคืน 3. การสาธารณสุข 4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 5. การแบ่งแยก 6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย 7. ความปลอดภัยในสังคม 8. สุขภาพ 9. ผู้ใช้ทาง 10. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและมรดกทางวัฒนธรรม 11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ |

ที่มา : แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)

• วิธีการศึกษา

- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น
- ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในแต่ละรูปแบบทางเลือกของโครงการด้วยวิธี Leopold Matrix ครอบคลุมระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
- สรุปปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบปานกลาง-สูง เพื่อนำไปศึกษาต่อในขั้นรายละเอียด (EIA)

8.2.2 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

ผลจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการ พบแหล่งโบราณคดีในระยะทาง 500 เมตร ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

• วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันในด้านต่าง ๆ ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ หรืออาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการ

- เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในกรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ และกรณีที่มีการพัฒนาโครงการ ในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการส่งเสริม และปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- เพื่อกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- เพื่อกำหนดแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ ประกอบด้วย แผนปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม แผนปฏิบัติการประเมินผลภายหลังการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน
 - **ขอบเขตของการศึกษา**
 - ครอบคลุมข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
 - **แนวทางการศึกษา**
 - แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)
 - แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวง หรือถนน และระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - แนวทางการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจสังคม (สิงหาคม 2566) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - **ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา**
 - ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาจะพิจารณาจากผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) โดยปัจจัยที่มีระดับของผลกระทบทางลบตั้งแต่ระดับปานกลางขึ้นไป และค่าความสำคัญของผลกระทบตั้งแต่ระดับปานกลางขึ้นไป จะนำไปศึกษาต่อในขั้นการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)
 - **วิธีการศึกษา**
 - รวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน สำรวจภาคสนาม และเก็บตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาของโครงการของรูปแบบการพัฒนาที่เหมาะสม
 - ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น ทั้งในกรณีที่ไม่มีการพัฒนาโครงการ และกรณีที่มีการพัฒนาโครงการ ครอบคลุมระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

- กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- กำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ
- กำหนดแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ

9. การมีส่วนร่วมของประชาชน

เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดประโยชน์และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุด จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน ตลอดจนสื่อมวลชนและผู้สนใจได้มีส่วนร่วมในโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

9.1 แนวทางการศึกษา

- แนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน (Guidelines for Preparation of Public Involvement Plan) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4 : ตุลาคม 2563)
- แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของกองพัฒนาระบบการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566

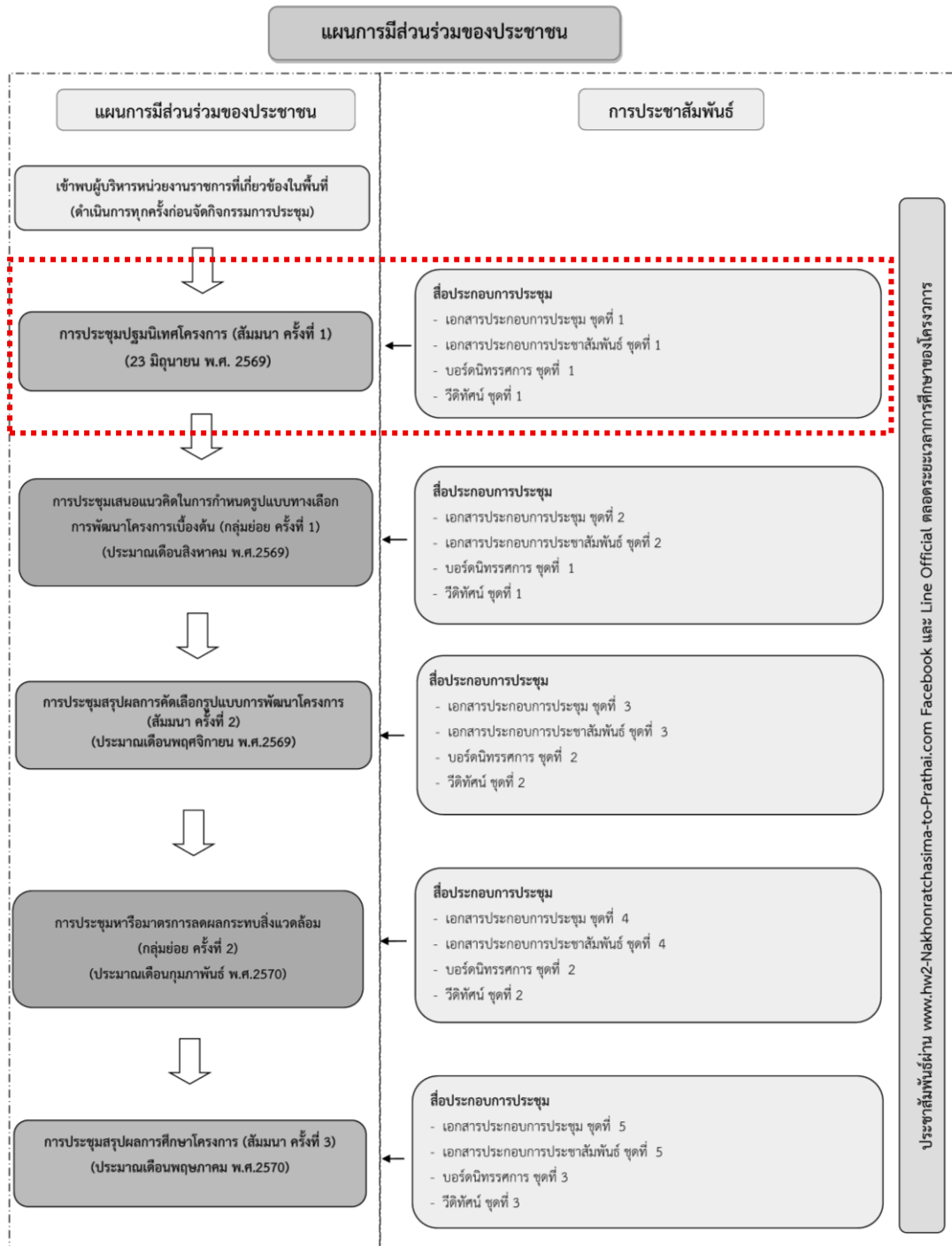
9.2 กลุ่มเป้าหมาย

จากการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินโครงการ สามารถกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนแบ่งออกเป็น 7 กลุ่ม ดังนี้

- (1) ผู้ได้รับผลกระทบ
- (2) หน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (3) หน่วยงานที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- (4) หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ
- (6) สื่อมวลชน
- (7) ประชาชนทั่วไป

9.3 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

วางแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึง
การศึกษาโครงการ (ดังรูปที่ 9-1) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



หมายเหตุ : แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม และตามความก้าวหน้าของการศึกษาของโครงการ
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 9-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

1) แผนการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็น ประกอบด้วยการประชุม 5 ครั้ง แบ่งเป็นการประชุมใหญ่ จำนวน 3 ครั้ง และการประชุมกลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการเตรียมความพร้อมก่อนการประชุมรับฟังความคิดเห็นทุกครั้ง โดยการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่โครงการ และดำเนินการแจ้งกำหนดการประชุมให้กลุ่มเป้าหมายทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนวันจัดประชุม ซึ่งในการประชุมแต่ละครั้งจะครอบคลุมประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นกลุ่มเป้าหมายทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา โดยจัดขึ้นในสถานที่ที่สะดวกและเหมาะสม

2) แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนได้รับทราบอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ แผนการประชาสัมพันธ์โครงการประกอบด้วย 1) แผนการผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ และ 2) แผนการเผยแพร่สื่อ สื่อที่จะทำการผลิตและเผยแพร่ในกิจกรรมประชุมรับฟังความคิดเห็นและประชาสัมพันธ์โครงการประกอบด้วย

- เอกสารประกอบการประชุม
- เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์
- บอร์ดนิทรรศการ
- วัสดุทัศนสรุปภาพรวมโครงการ
- วัสดุทัศนประชาสัมพันธ์โครงการ
- สื่อประกอบการนำเสนอ (PowerPoint)
- แบบสอบถามความคิดเห็น
- website โครงการ
- Facebook
- Line Official

10. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาการศึกษาเริ่มตั้งแต่ 4 เมษายน พ.ศ. 2569 ถึงวันที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2570 รวมระยะเวลาการศึกษาของโครงการ 450 วัน

11. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

11.1 ด้านวิศวกรรม

ศึกษาทบทวน รวบรวมแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจราจรและขนส่ง สำรวจข้อมูลด้านการจราจรปัจจุบัน คาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการจราจร สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศของโครงการ และออกแบบเชิงหลักการ (Conceptual Design) กำหนดรูปตัดและกำหนดแนวทางการพัฒนาถนนโครงการ เพื่อพิจารณาข้อดีและข้อเสียของแต่ละแนวทางเลือก กำหนดเกณฑ์คัดเลือกแนวทางที่เหมาะสมที่สุด โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจการเงิน และหลีกเลี่ยงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการนำข้อคิดเห็นและเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนมาประกอบการคัดเลือกแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา

11.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้นเพื่อจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)
- พิจารณาปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นเพื่อกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม ร่วมกับด้านวิศวกรรม และด้านการลงทุน

11.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (การสัมมนา ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอโนนสูง ที่ว่าการอำเภอกอง ที่ว่าการอำเภอพิมาย เทศบาลตำบลใหม่องค์การบริหารส่วนตำบลโดนด เทศบาลตำบลดอนหวาย องค์การบริหารส่วนตำบลบึง องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท เทศบาลตำบลตลาดแค องค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น และองค์การบริหารส่วนตำบลกระเบื้องใหญ่ พร้อมทั้งเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์ออฟฟิเชียล ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม
- เตรียมการจัดประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ประมาณเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2569

12. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจออกแบบ

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 ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1313 (นางสาวสินีนานา โอจารุทิพย์)

อีเมล : sineenart_o@team.co.th



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุแห่ง)

อีเมล : jedsada_k@team.co.th



ด้านวิศวกรรมจราจร

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท

เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 08 9164 5191 (นายอดิศักดิ์ วนิชย์สิริกุล)

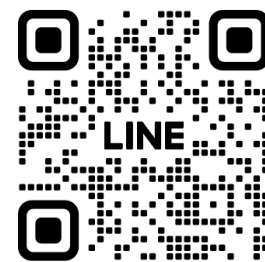
อีเมล : adisak.wmu@gmail.com



www.hw2-Nakhonratchasima-to-
Prathai.com



Facebook : ทล.2 นครราชสีมา - ประทาย



Line Official : ทล.2 โคราช - ประทาย

