

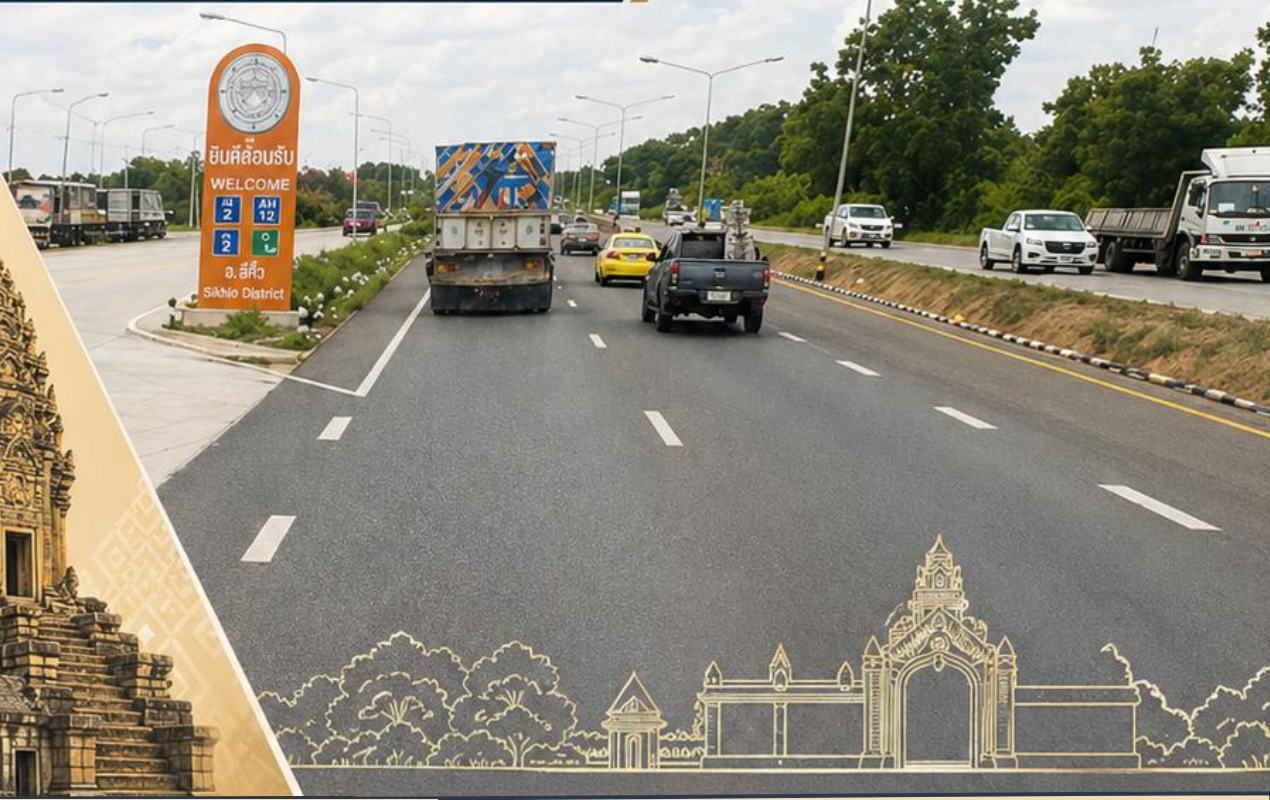
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาระการ



กรมทางหลวง

บนทางหลวง หมายเลข 2

ตอน นครราชสีมา - ประทาย



เอกสารประกอบการประชุม เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น
(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

กันยายน 2569



สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์	4
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	4
3.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
4.	ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	5
5.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	9
5.1	แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน.....	9
5.2	โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง	11
5.2.1	โครงข่ายทางถนน	11
5.2.2	โครงข่ายทางรถไฟ	14
5.3	ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา.....	15
6.	รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	17
6.1	แนวคิดเบื้องต้นของรูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ	17
6.2	แนวคิดเบื้องต้นในการศึกษาคัดเลือกรูปแบบของเกาะกลางทางหลวง.....	18
6.2.1	รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median).....	19
6.2.2	รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median).....	20
6.3	หลักเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบของเกาะกลางทางหลวง	22
6.4	แนวคิดเบื้องต้นในการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ.....	22
6.4.1	ทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) บริเวณ กม.175+000	22
6.4.2	ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) บริเวณ กม.197+000	26
6.5	หลักเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ	29
7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	29
7.1	เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	29
7.2	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ	31
7.3	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	32
7.4	ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา	32



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
8. การมีส่วนร่วมของประชาชน	41
8.1 แนวทางการศึกษา	41
8.2 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์.....	41
8.3 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา.....	41
8.3.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม.....	41
8.3.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1).....	44
9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	51
9.1 ด้านวิศวกรรม	51
9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม	51
9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	51
10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม	52



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ6
5-1	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2563 – 2568 16
7-1	ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ 30
7-2	พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) 33
7-3	พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) 35
7-4	สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 38
8-1	สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 46



สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1-1	แหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000)2
1-2	แหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)3
4-1	พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนในรัศมี ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ8
5-1	แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน 10
5-2	โครงข่ายทางถนนบริเวณพื้นที่โครงการ..... 11
5-3	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ 12
5-4	โครงข่ายทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา 15
5-5	ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2568 16
6-1	รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงนอกชุมชน 17
6-2	รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน 18
6-3	รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก 19
6-4	รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบก่อดำ 20
6-5	รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต 21
6-6	รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร..... 23
6-7	รูปแบบ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร..... 24
6-8	รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง..... 25
6-9	รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร..... 26
6-10	รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร..... 27
6-11	รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง..... 28
7-1	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 31
8-1	แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์..... 42
8-2	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ..... 43
8-3	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 44
8-3	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 45

เอกสารประกอบการประชุม เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนการพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของแผนการพัฒนา ระบบคมนาคมและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในแต่ละฉบับ โดยงานที่ดำเนินการ จะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ๆ ซึ่งเป็นงบประมาณการก่อสร้างและบำรุงทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานชั้นทางหลวงให้เป็นชั้นพิเศษขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบำรุงและปรับปรุงผิวจราจร งานก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ งานก่อสร้าง ทางแยกต่างระดับ ตลอดจนงานอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งมั่นที่จะ ดำเนินการพัฒนาให้มีความสมบูรณ์และก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยในการดำเนินการดังกล่าว กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนการพัฒนา โดยเฉพาะงาน ทางด้านการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ส่งผลให้กรมทางหลวงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้าง “ที่ปรึกษา” เพื่อให้บริการในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการจัดเตรียมเอกสารข้อมูลเพื่อประกอบการ ประเมินราคา ประกวดราคา และการก่อสร้างของโครงการฯ เพื่อให้เป็นไปตามแผนการพัฒนาของกรมทางหลวง ต่อไป

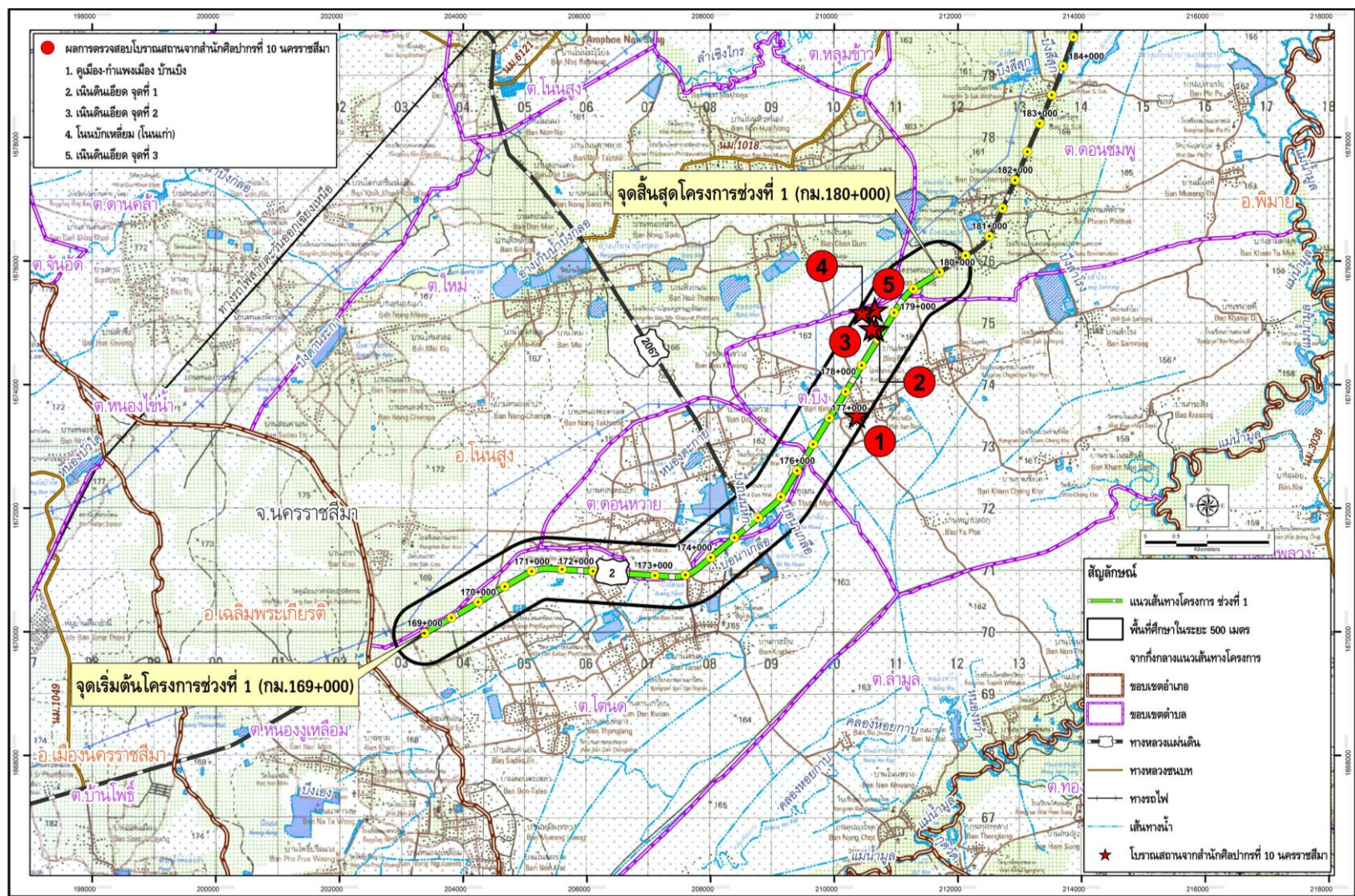
ถนนมิตรภาพ ทางหลวงหมายเลข 2 หรือทางหลวงสายสระบุรี-สะพานมิตรภาพจังหวัดหนองคาย เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่ธุรกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้า ในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมี การสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงดังกล่าว และโครงข่าย ทางหลวงใกล้เคียงเพื่อให้การเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ รช 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร รวมจำนวน 6 แห่ง โดยแบ่งเป็น

- **ช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) :** พบ 5 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 และโนนบกเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร (ดังรูปที่ 1-1)

- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) :** พบ 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร (ดังรูปที่ 1-2)

ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568



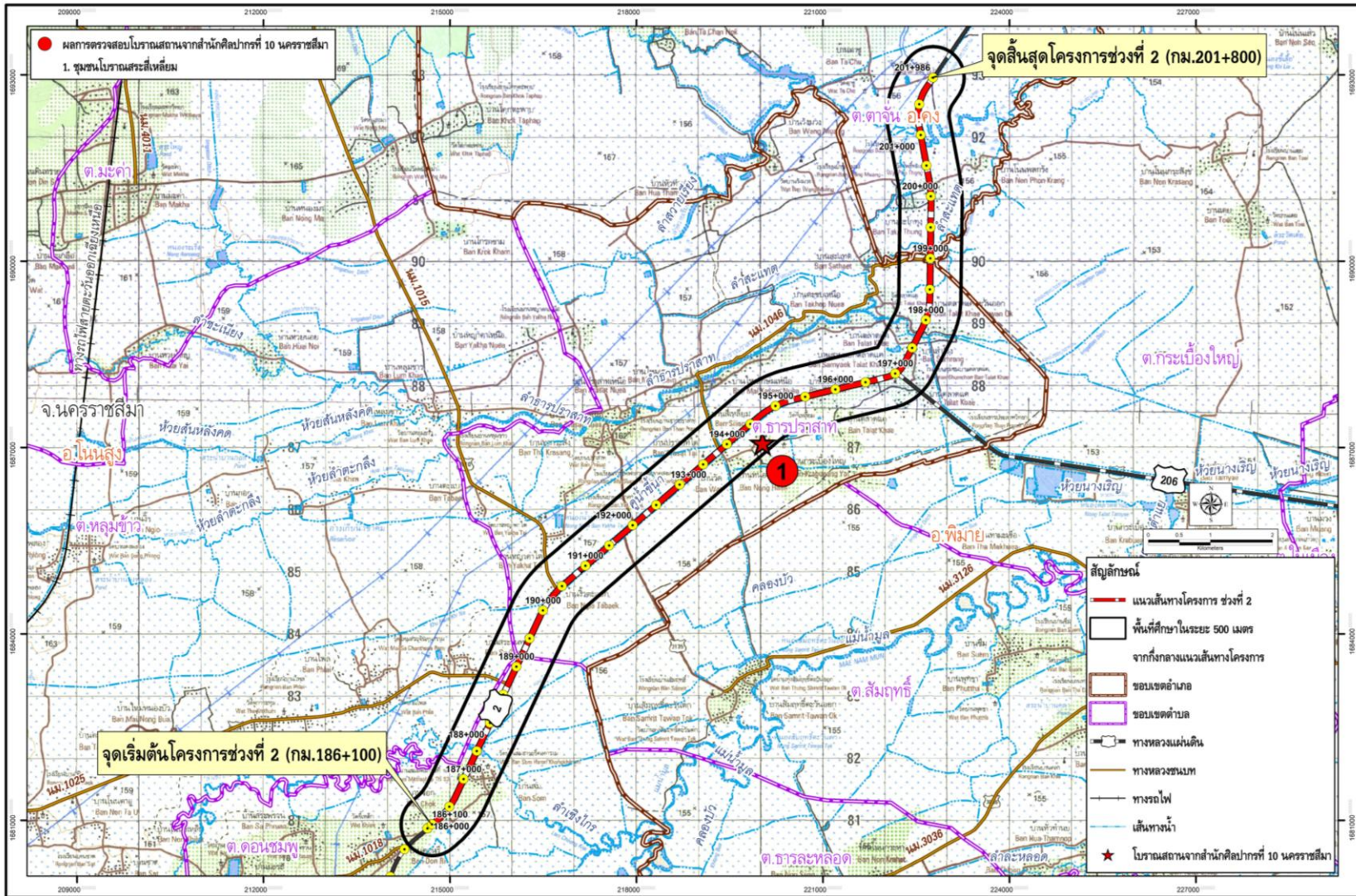
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 1-1 แหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000)



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางลือ
การพัฒนาโครงการป้องกัน (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการวิจัยที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 2
ตอน นพอม - ประทาย



ที่มา : ทรัพยากร, 2569

รูปที่ 1-2 แหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ 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

สำหรับการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ซึ่งเป็นการประชุมครั้งที่ 2 ตามความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้ที่ปรึกษานำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการเบื้องต้น การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของประชาชน และแผนการดำเนินงานขั้นต่อไป โดยจะรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการจากผู้เข้าร่วมการประชุม เพื่อนำไปใช้ประกอบการออกแบบทางหลวงของโครงการ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น ข้อดี-ข้อด้อยของแต่ละรูปแบบทางเลือก และหลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการเบื้องต้น ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ที่มีต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการโดยเฉพาะความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกของโครงการ
- เพื่อนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณา คัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการจราจรและขนส่ง : 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 อำเภอกง และตำบลกระเบื้องใหญ่ 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) :** มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับทางหลวงหมายเลข 290 (วงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา) บริเวณ กม.169+000 และมีจุดสิ้นสุดโครงการก่อนถึงสถานีบริการแก๊สสะอาดดี บริเวณ กม.180+000 รวมระยะทาง 11 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลใหม่ ตำบลโตนด ตำบลดอนหวาย ตำบลบึง และตำบลดอนชมพู อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา รวม 23 หมู่บ้าน 8 ชุมชน

- **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 และตำบลกระเบื้องใหญ่ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา รวม 17 หมู่บ้าน 8 ชุมชน



ตารางที่ 4-1
พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน
ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

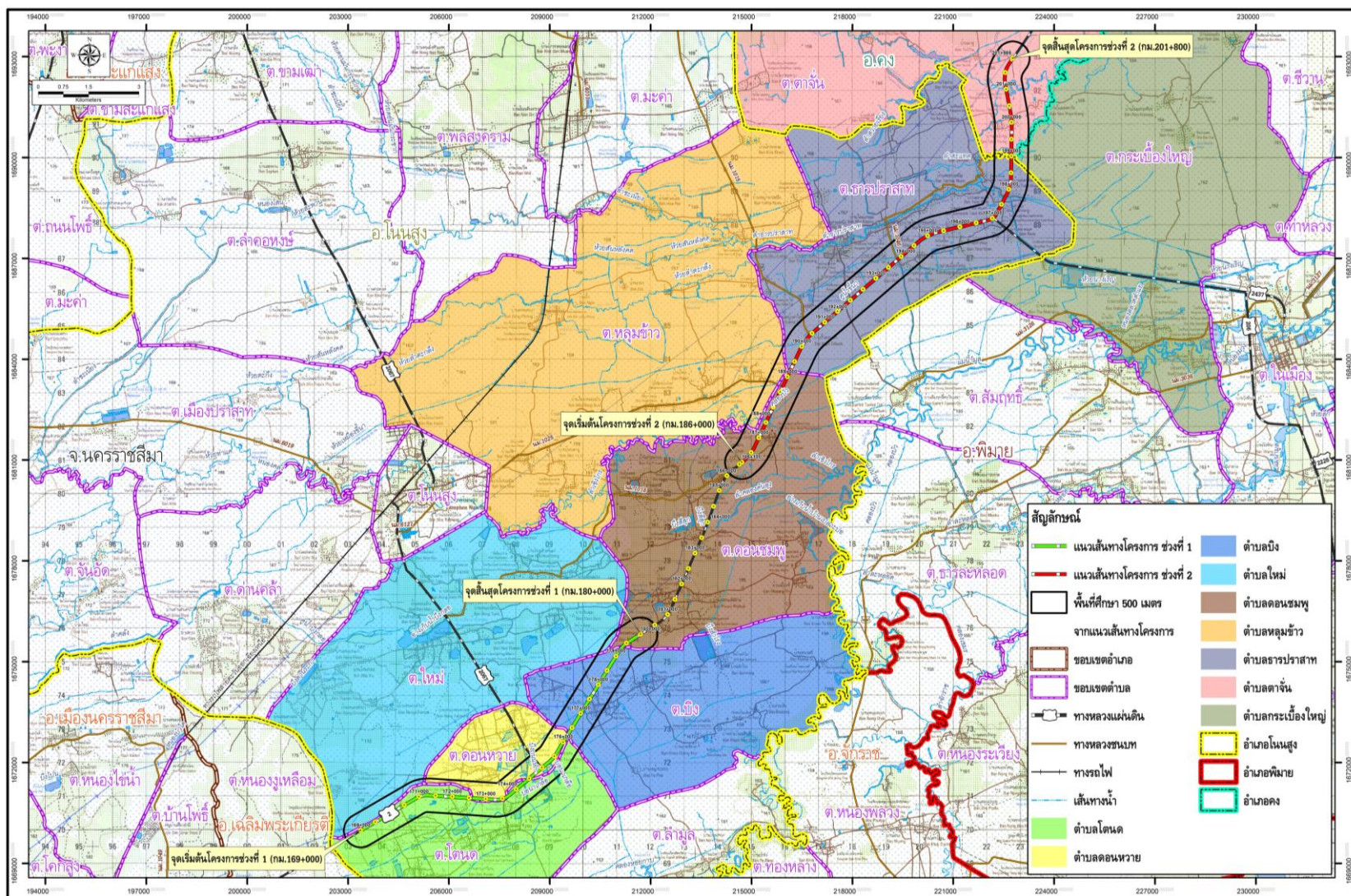
จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	หมู่บ้าน/ชุมชน
ช่วง 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000)				
นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	เทศบาลตำบลใหม่	หมู่ที่ 6 บ้านจันทุม และชุมชนจันทุม หมู่ที่ 10 บ้านถนนถั่ว และชุมชนถนนถั่ว หมู่ 10 หมู่ที่ 11 บ้านเกรา และชุมชนบ้านเกรา
		โตนด	องค์การบริหารส่วนตำบลโตนด	หมู่ที่ 1 บ้านสะเดาเอน หมู่ที่ 4 บ้านหนองจุเหลียม หมู่ที่ 5 บ้านโตนดเก่า หมู่ที่ 6 บ้านโตนด หมู่ที่ 8 บ้านทุ่งมน หมู่ที่ 10 บ้านใหม่สะเดาเอน
		ดอนหวาย	เทศบาลตำบลดอนหวาย	หมู่ที่ 1 บ้านดอนหวาย และชุมชนดอนหวายหมู่ 1 สามัคคี หมู่ที่ 3 บ้านหนองหวาย และชุมชนหนองหวายสามัคคี หมู่ที่ 4 บ้านหนองตะครอง และชุมชนหนองตะครองสันติสุข หมู่ที่ 5 บ้านโนนมะกอก และชุมชนโนนมะกอกร่วมใจพัฒนา หมู่ที่ 6 บ้านหนองบง และชุมชนหนองบงสามัคคี
		บึง	องค์การบริหารส่วนตำบลบึง	หมู่ที่ 1 บ้านเพชร หมู่ที่ 4 บ้านบุ หมู่ที่ 5 บ้านบึง หมู่ที่ 8 บ้านดอนขวาง หมู่ที่ 11 บ้านบึงมิตรภาพ หมู่ที่ 12 บ้านบึงพัฒนา
		ดอนขมพู่	องค์การบริหารส่วนตำบลดอนขมพู่	หมู่ที่ 1 บ้านดอนขมพู่ หมู่ที่ 9 บ้านดอนตะแบง หมู่ที่ 12 บ้านมิตรภาพ
1 จังหวัด	1 อำเภอ	5 ตำบล	5 เขตการปกครอง	23 หมู่บ้าน 8 ชุมชน



ตารางที่ 4-1
พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน
ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	หมู่บ้าน/ชุมชน
ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)				
นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู่	องค์การบริหารส่วนตำบลดอนขมพู่	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 บ้านหนองแห่น หมู่ที่ 17 บ้านธารปราสาท หมู่ที่ 19 บ้านหนองแห่นพัฒนา
			เทศบาลตำบลตลาดแค	ชุมชนโนนพิมาน 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

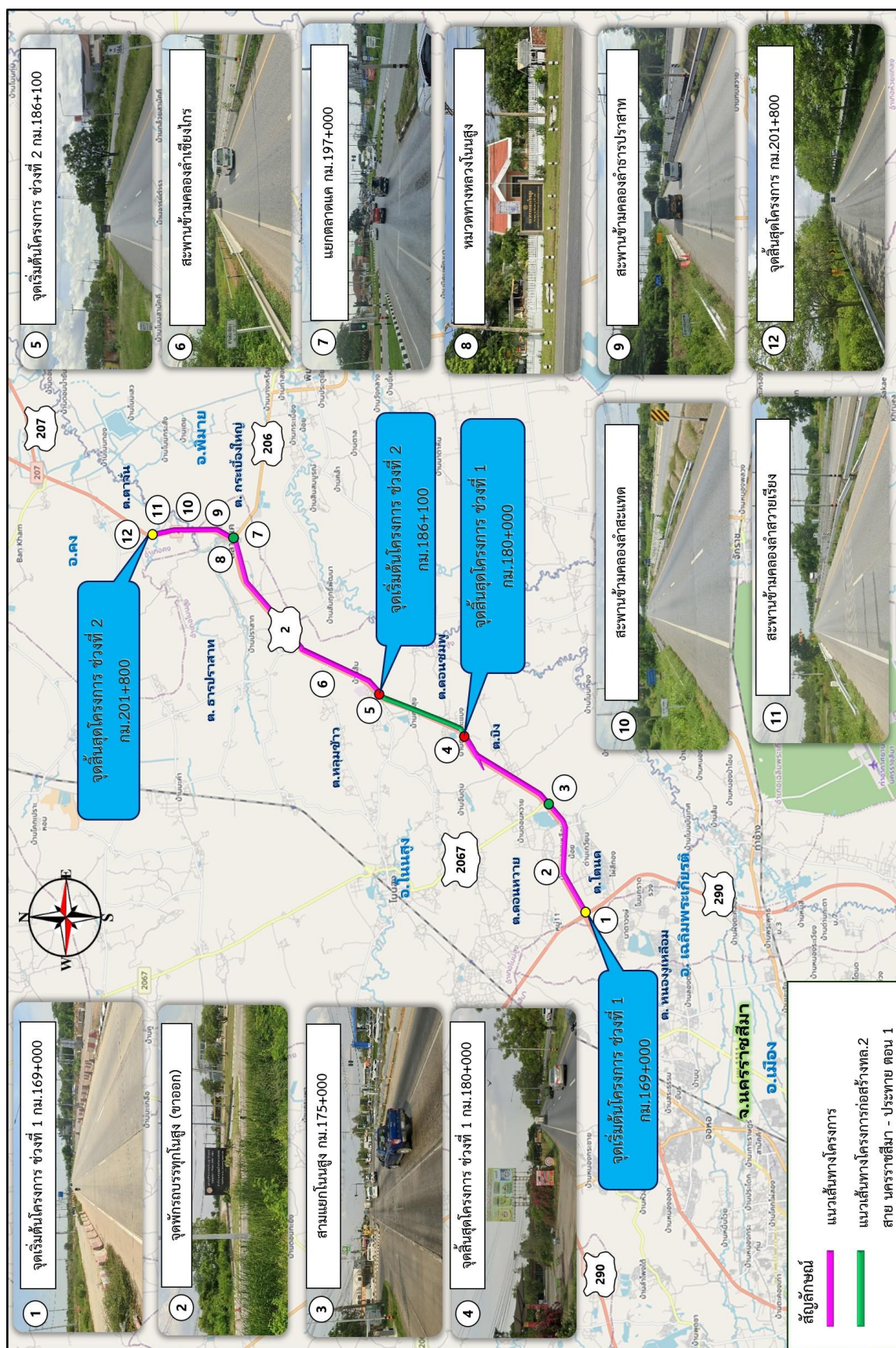
5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

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 และมีจุดสิ้นสุดโครงการก่อนถึงสถานีบริการแก๊สสะอาดดี บริเวณ กม.180+000 รวมระยะทาง 11 กิโลเมตร
- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) :** มีจุดเริ่มต้นบริเวณบริษัท โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 1) จำกัด (KR1) บริเวณ กม.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 (ดอนหาวาย - ขามสะแกแสง) ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร (ทางแยกโนนสูง) และยังตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 206 (ตลาดแค – หินดาด) ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร (ทางแยกตลาดแค) รวมถึงแนวเส้นทางผ่านลำน้ำต่าง ๆ เช่น คลองลำเชียงไกร คลองลำธารปราสาท คลองลำสะเทต และคลองลำสวายเรียง เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

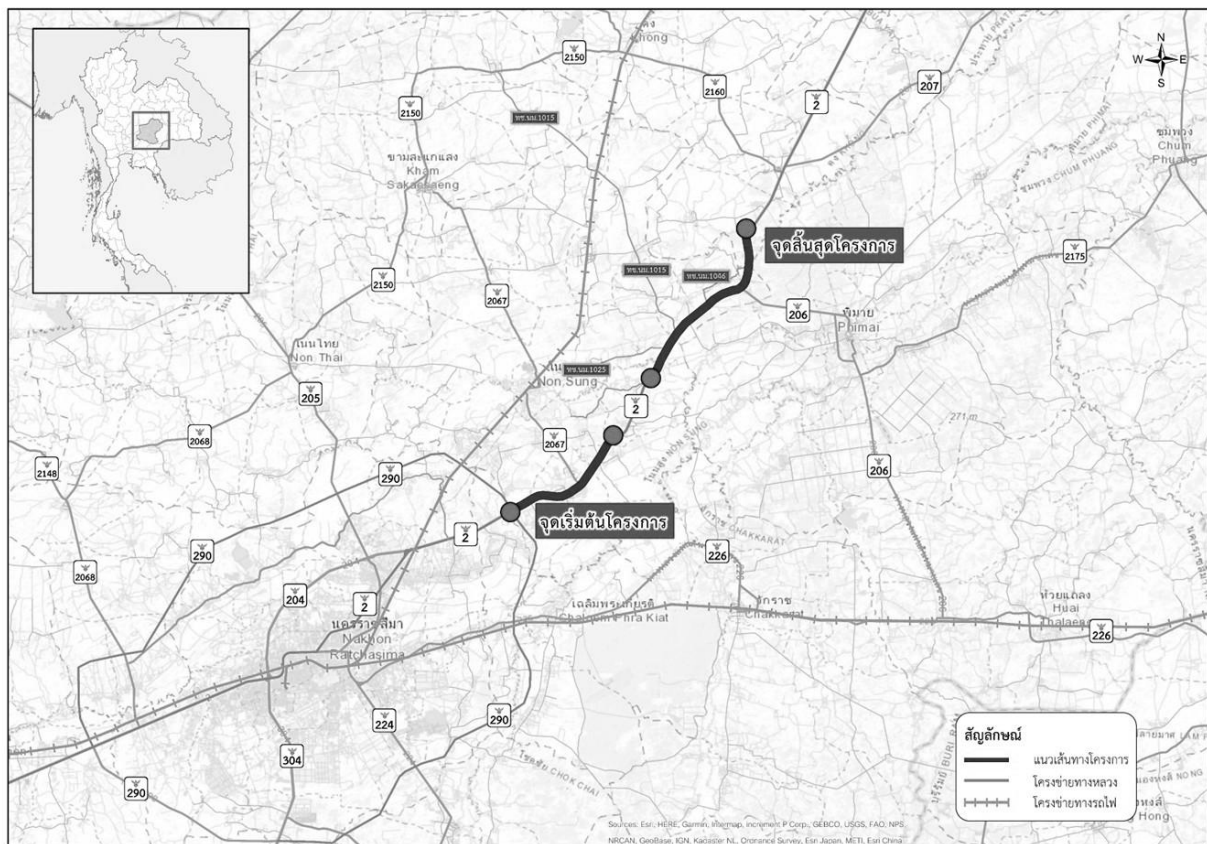
ที่มา : ทั่วประเทศ, 2569

5.2 โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง

โครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ศึกษา จะมีทั้งทางถนน และทางราง มีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 โครงข่ายทางถนน

โครงข่ายทางถนนจะเป็นเส้นทางหลักที่รองรับการเดินทาง และการขนส่งทางบกบริเวณพื้นที่โครงการรวมทั้งเชื่อมต่อกับจังหวัดใกล้เคียง โดยมีทางหลวงสายสำคัญ ดังแสดงในรูปที่ 5-2 และรูปที่ 5-3 มีรายละเอียดดังนี้



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-2 โครงข่ายทางถนนบริเวณพื้นที่โครงการ



ทางหลวงหมายเลข 2



ทางหลวงหมายเลข 206



ทางหลวงหมายเลข 290



ทางหลวงหมายเลข 2067



ทางหลวงชนบท นม.1015



ทางหลวงชนบท นม.1025



ทางหลวงชนบท นม.1046



ทางหลวงชนบท นม.3126

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 5-3 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

ทางหลวงหมายเลข 2 หรือ ถนนมิตรภาพ เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง กรุงเทพมหานครและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 12 โดยสายทางเริ่มต้นที่จังหวัดสระบุรี มุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านจังหวัดนครราชสีมา บริเวณอำเภอโนนสูง ซึ่งเป็นพื้นที่ศึกษาของโครงการ และมุ่งไปทางทิศเหนือสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพจังหวัดหนองคาย มีระยะทางโดยประมาณ 509 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4-10 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 206 สาย ตลาดแค - หินดาด เป็นทางหลวงในจังหวัดนครราชสีมา เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ผ่านอำเภอพิมาย และไปสิ้นสุดทางหลวงหมายเลข 226 บริเวณตำบลหินดาด อำเภอห้วยแถลง มีระยะทางโดยประมาณ 36.58 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร

ทางหลวงหมายเลข 290 หรือ ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา เป็นทางหลวงแผ่นดินเส้นหนึ่งที่มีลักษณะเป็นวงแหวนรอบตัวเมืองนครราชสีมา เพื่อหลีกเลี่ยงและแก้ไขปัญหาจราจรในเขตตัวเมือง แนวถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมาเป็นแนวตัดใหม่ทั้งหมด ระยะทางรวมประมาณ 110.7 กิโลเมตร ขนาด 4-8 ช่องจราจร พร้อมทางขนาน เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงสายหลักโดยรอบ ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จกว่า 90% และอยู่ระหว่างก่อสร้างในช่วง ทางหลวงหมายเลข 2 บรรจบกับ ทางหลวงหมายเลข 226

ทางหลวงหมายเลข 2067 สาย ดอนหวาย - ขามสะแกแสง เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างอำเภอโนนสูงและอำเภอขามสะแกแสง มีจุดเริ่มต้นโดยแยกออกจากทางหลวงหมายเลข 2 บริเวณสามแยกโนนสูงที่ตำบลดอนหวาย อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา แนวเส้นทางมุ่งขึ้นไปทางทิศเหนือ และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข 2150 ตำบลพะวงด อำเภอขามสะแกแสง จังหวัดนครราชสีมา รวมระยะทางโดยประมาณ 22.75 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท นม.1015 สายแยก ทล.2 บริเวณ กม.ที่ 42+500 – บ้านหนองหัวฟาน แนวเส้นทางเริ่มต้นที่บริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 2 ที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา และสิ้นสุดบริเวณทางหลวงหมายเลข 2150 ที่ตำบลหนองหัวฟาน อำเภอขามสะแกแสง จังหวัดนครราชสีมา ระยะทางโดยประมาณ 27.85 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 - 4 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท นม.1025 สายแยก ทล.2 บริเวณ กม.ที่ 40+800 – บ้านเพ็ก แนวเส้นทางเริ่มต้นที่บริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 2 ที่ตำบลหลุมข้าว อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา และสิ้นสุดบริเวณทางหลวงหมายเลข 2067 ที่ตำบลหลุมข้าว อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา ระยะทางโดยประมาณ 8.97 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ทางหลวงชนบท นม.1046 สายแยก ทล.2 บริเวณ กม.ที่ 199+150 – บ้านสะเทต แนวเส้นทางเริ่มต้นที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 2 ที่ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา และสิ้นสุดบริเวณองค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท และตัดกับทางหลวงหมายเลข 2 บริเวณ กม. ที่ 194+000 ระยะทางโดยประมาณ 6.15 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

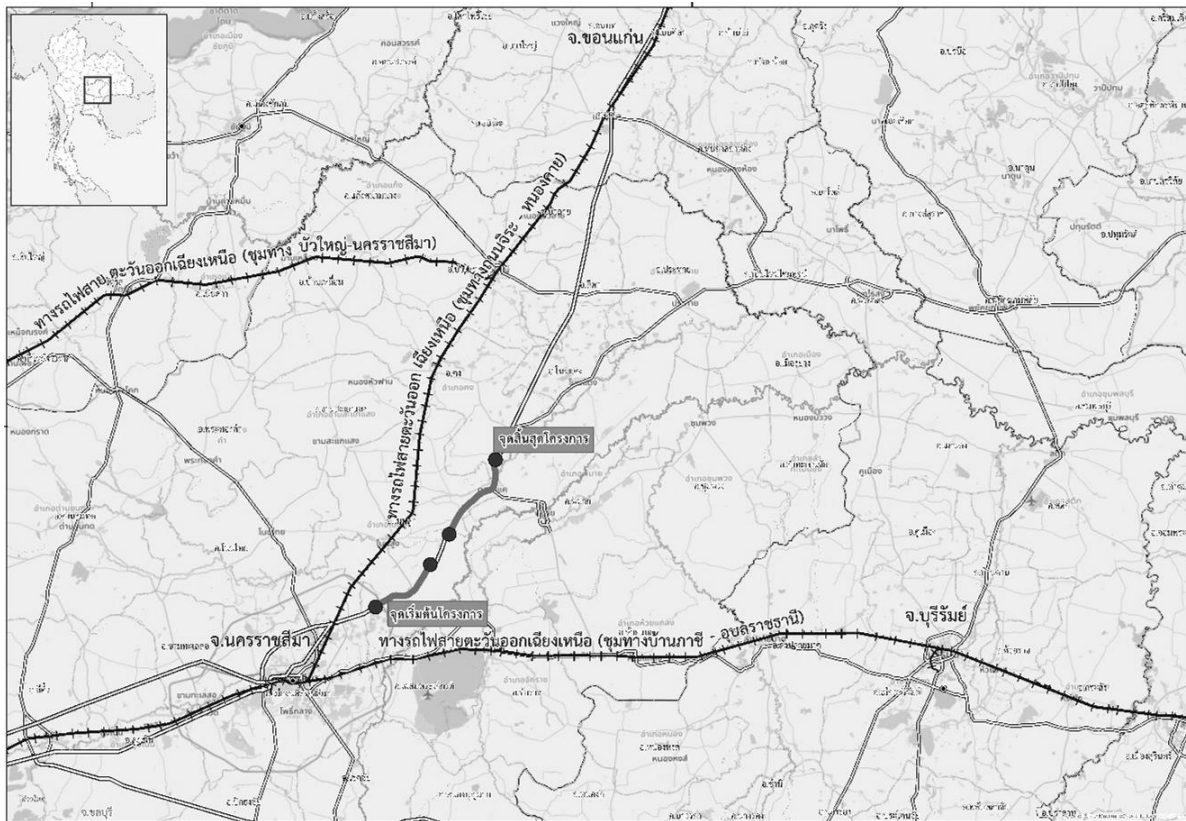
ทางหลวงชนบท นม.3126 สายแยก ทล.206 บริเวณ กม.ที่ 8+700 – บ้านสัมฤทธิ์
แนวเส้นทางเริ่มต้นที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 206 ที่ตำบลในเมือง อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา
และสิ้นสุดบริเวณทางหลวงหมายเลข 2 กม. ที่ 192+000 ระยะทางโดยประมาณ 11.90 กิโลเมตร
เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

จากการรวบรวมข้อมูลโครงข่ายทางหลวง พบว่า แนวเส้นทางของโครงการตั้งอยู่บนทางหลวง
หมายเลข 2 บริเวณ กม. 169+000 ถึง กม. 180+000 และช่วง กม. 186+100 ถึงกม. 201+800
รวมระยะทางประมาณ 26.700 กิโลเมตร มีทางแยกที่สำคัญ ได้แก่ แยกโนนสูง และแยกตลาดแค ซึ่งในปัจจุบัน
มีปริมาณจราจรที่ผ่านแนวเส้นทางและทางแยกค่อนข้างมาก ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัด โดยเฉพาะ
ในช่วงเทศกาลที่มีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าในช่วงปกติ ทำให้การเดินทางที่ต้องผ่านช่วงบริเวณ
ดังกล่าว ไม่สามารถทำความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางได้ดี และส่งผลให้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น
โดยเฉพาะเกิดความล่าช้าบริเวณทางแยกทั้งสองทางแยก

5.2.2 โครงข่ายทางรถไฟ

ปัจจุบันมีโครงข่ายทางรถไฟใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 2 สาย ดังแสดงในรูปที่ 5-4 ได้แก่
เส้นทางรถไฟชุมทางถนนจิระ - จังหวัดหนองคาย เป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อการเดินทาง
จากภาคกลางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พาดผ่านจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด 4 จังหวัด ได้แก่
จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย โดยเริ่มจากสถานีรถไฟชุมทาง
ถนนจิระ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา และสุดปลายทางที่จังหวัดหนองคาย มีจำนวนสถานี
รถไฟทั้งหมด 49 สถานี รวมระยะทางโดยประมาณ 628 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันได้พัฒนาเป็นรถไฟทางคู่ความ
เร็วปานกลาง เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 และสุดปลายทางที่สถานีรถไฟ
ท่านาแล้ง

เส้นทางรถไฟชุมทางบ้านภาชี - จังหวัดอุบลราชธานี เป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อการเดินทาง
จากภาคกลางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง พาดผ่านจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด
5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี
โดยเริ่มจากสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สุดปลายทางที่สถานีรถไฟอุบลราชธานี
อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี รวมระยะทางโดยประมาณ 575 กิโลเมตร

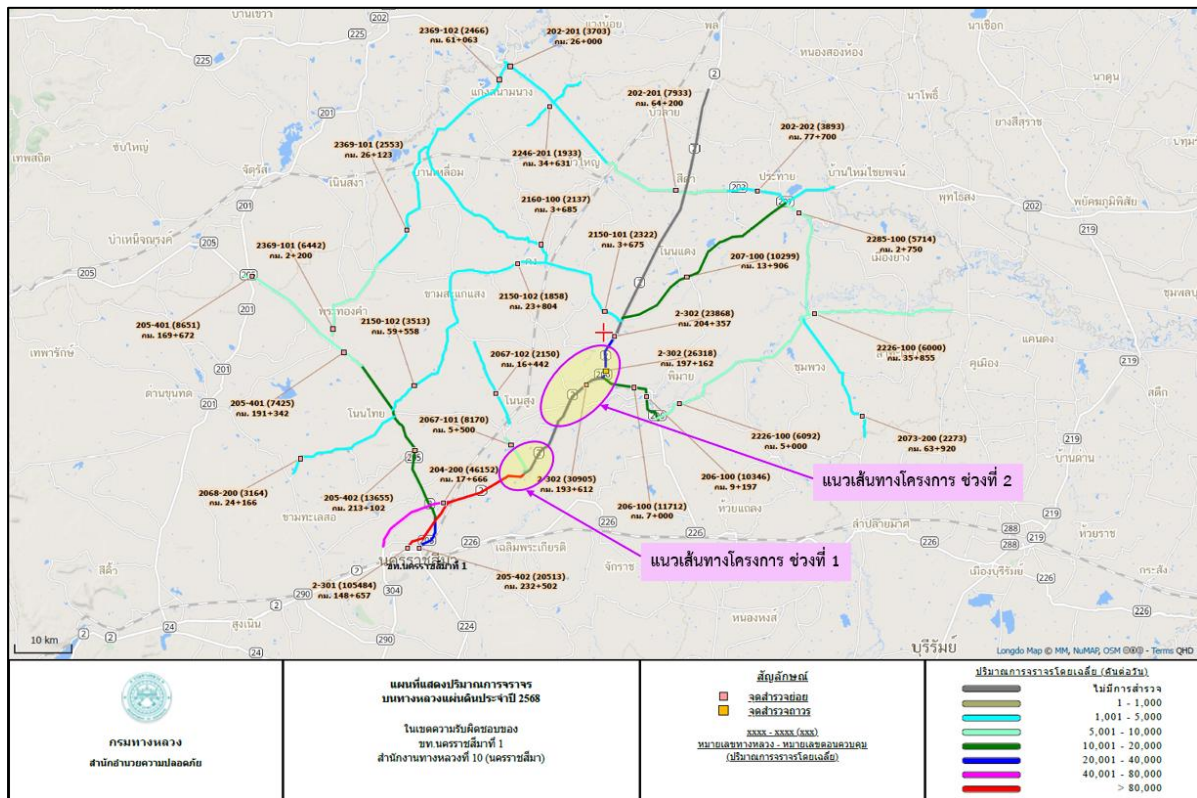


รูปที่ 5-4 โครงข่ายทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา

5.3 ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณจราจร จากสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ซึ่งบันทึกสถิติปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงทุกปี และจัดทำเป็นข้อมูลสถิติปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (Average Annual Daily Traffic: AADT) จากข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนโครงข่ายถนนสายหลักตามแนวเส้นทางที่สำรวจโดยกรมทางหลวง ณ จุดสำรวจต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษาและบริเวณใกล้เคียง พ.ศ. 2568 ดังแสดงในรูปที่ 5-5

ข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี รวมถึงอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 – 2568 แสดงในตารางที่ 5-1 โดยปี พ.ศ.2568 เป็นข้อมูลล่าสุดที่นำมาใช้ในการศึกษา และพบว่า จุดที่มีปริมาณจราจรที่สูงที่สุดในพื้นที่โครงการนั้นอยู่บนทางหลวงหมายเลข 2 บริเวณ กม.193+612 โดยมีปริมาณจราจร 30,905 คันต่อวัน ส่วนทางหลวงหมายเลข 206 บริเวณ กม.7+000 มีปริมาณจราจร 11,712 คันต่อวัน และทางหลวงหมายเลข 2067 บริเวณ กม.5+500 มีปริมาณจราจร 8,170 คันต่อวัน



ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2569

รูปที่ 5-5 ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2568

ตารางที่ 5-1

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2563 – 2568

หมายเลข ทางหลวง	ตอน ควบคุม	ชื่อตอน	กม.	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (คันต่อวัน)					
				พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568
2	205	โคกกรวด - นครราชสีมา	146+072	88,715	42,791	73,827	77,819	84,095	92,500
2	301	นครราชสีมา - ดอนหวาย	148+657	98,009	61,841	101,620	112,917	109,572	105,484
2	302	ดอนหวาย - บ้านวัด	193+612	28,845	29,279	26,365	40,739	31,304	30,905
2	302	ดอนหวาย - บ้านวัด	197+162	40,714	26,370	29,912	24,966	30,834	26,318
2	302	ดอนหวาย - บ้านวัด	204+357	29,530	26,977	26,459	29,881	25,442	23,868
206	100	ตลาดแค - วังหิน	7+000	15,382	12,659	14,348	13,682	13,425	11,712
206	100	ตลาดแค - วังหิน	9+197	12,131	13,579	14,551	12,523	11,432	10,346
206	200	วังหิน - หินดาด	16+202	9,233	9,024	9,159	8,947	8,907	6,871
206	200	วังหิน - หินดาด	35+202	5,682	5,597	5,671	5,682	5,516	4,870
290	102	ถนนวงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา	109+236	3,187	2,036	4,922	6,123	8,794	11,538
2067	101	ดอนหวาย - โนนสูง	5+500	7,604	7,905	7,923	8,562	7,705	8,170
2067	102	โนนสูง - ขามสะแกแสง	16+442	3,279	2,792	2,791	2,489	1,675	2,150

หมายเหตุ : ปริมาณจราจรรวม คันต่อวัน ไม่รวมรถจักรยานยนต์

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2569

6. รูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

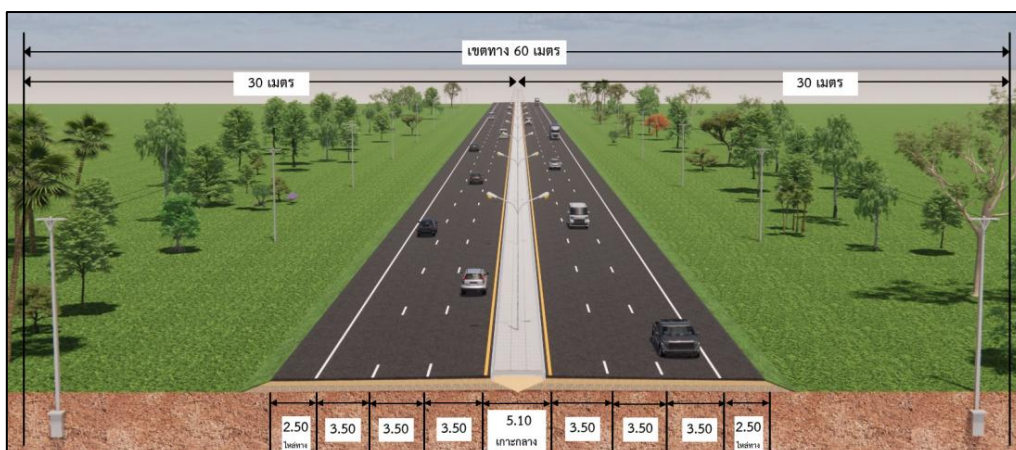
6.1 แนวคิดเบื้องต้นของรูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ

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 หรือเวนคืนที่ดินให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
- หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ศาสนสถาน สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และชุมชน
- มีความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง
- มีความสอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงในอนาคต

ที่ปรึกษาได้พิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน และการพัฒนาในอนาคต ซึ่งเบื้องต้นมีแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางหลวงของโครงการ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิมกว้าง 60 เมตร จำนวน 2 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิมกว้าง 60 เมตร ดังนี้

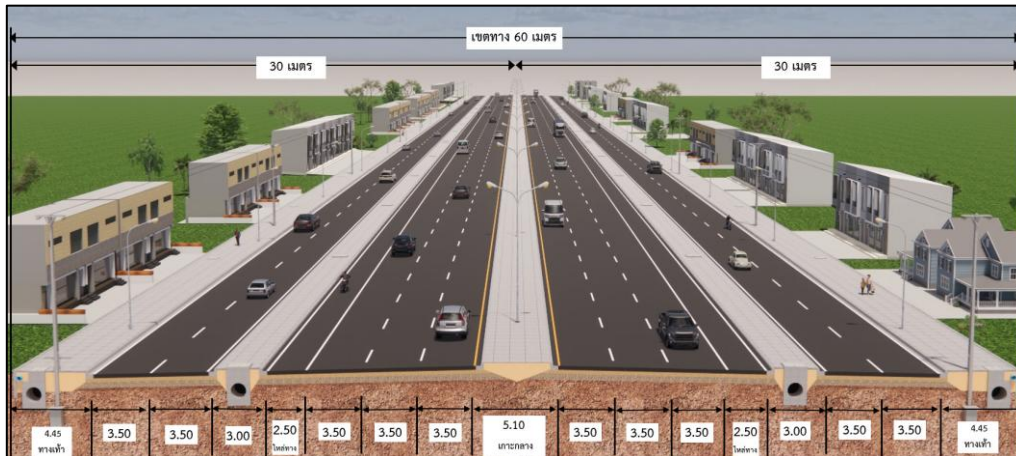
1) รูปแบบที่ 1 เหมาะสำหรับทางหลวงของโครงการช่วงนอกชุมชน ซึ่งไม่มีการสัญจรของคนเดินเท้า โดยจะออกแบบทางหลวงให้มีขนาด 6 ช่องจราจร เป็นอย่างน้อย มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และมีรูปแบบเกาะกลางเพื่อแบ่งทิศทางการจราจรดังรูปที่ 6-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-1 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงนอกชุมชน

2) รูปแบบที่ 2 เหมาะสำหรับทางหลวงของโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน ซึ่งมีการสัญจรของคนเดินเท้า โดยออกแบบทางหลวง ให้มีทางหลักขนาด 6 ช่องจราจร เป็นอย่างน้อยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร พร้อมทั้งก่อสร้าง ทางคู่ขนานขนาด 2 ช่องจราจร แบ่งพื้นที่ระหว่างทางหลักกับทางคู่ขนานด้วยเกาะกลางแบบยกกว้าง 3.00 เมตร และก่อสร้างทางเท้าสำหรับคนเดินเท้า ดังรูปที่ 6-2



ที่มา : ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-2 รูปแบบเบื้องต้นทางหลวงของโครงการช่วงพื้นที่ชุมชน

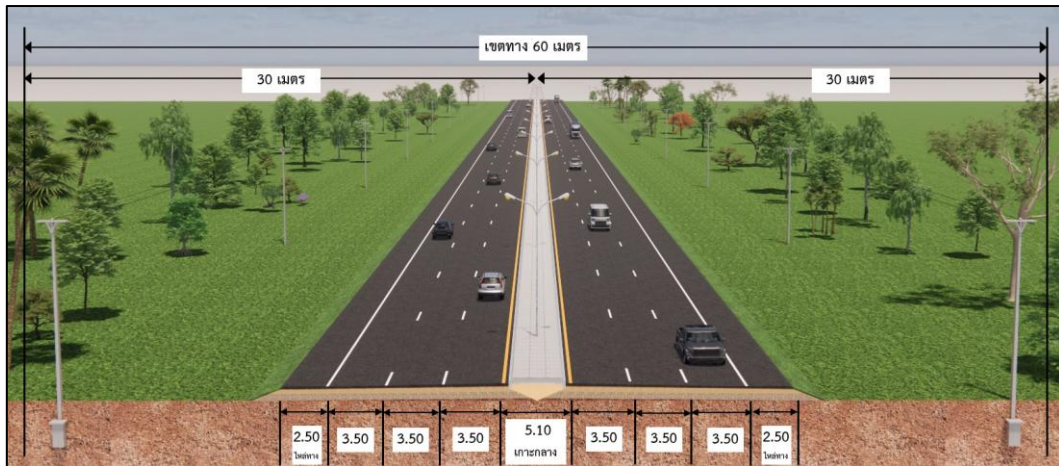
6.2 แนวคิดเบื้องต้นในการศึกษาคัดเลือกรูปแบบของเกาะกลางทางหลวง

เกาะกลางทางหลวงสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ประกอบด้วย เกาะกลางแบบเกาะสี (Flush and Painted Median) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) เกาะกลางแบบกดร่อง (Depressed Median) และเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

โดยทั่วไปเกาะกลางแบบเกาะสีเหมาะสำหรับทางหลวงสายรองที่ไม่ใช่โครงข่ายที่สำคัญ และมีปริมาณจราจรไม่สูง หรือใช้กับทางหลวงในเมืองที่มีข้อจำกัดเรื่องเขตทาง กรณีที่มีรถเลี้ยวเข้าออกสองข้างทางมากหรือมีอุบัติเหตุสูงจึงมีลักษณะที่ไม่เหมาะสม ดังนั้นที่ปรึกษาจะศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบเกาะกลาง โดยคัดเลือก 3 รูปแบบ เพื่อนำมาเปรียบเทียบและพิจารณาความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และการจราจรของโครงการ ดังต่อไปนี้

6.2.1 รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

เกาะกลางแบบยก พื้นที่บริเวณเกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งเสาไฟส่องสว่าง ซึ่งรูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-3



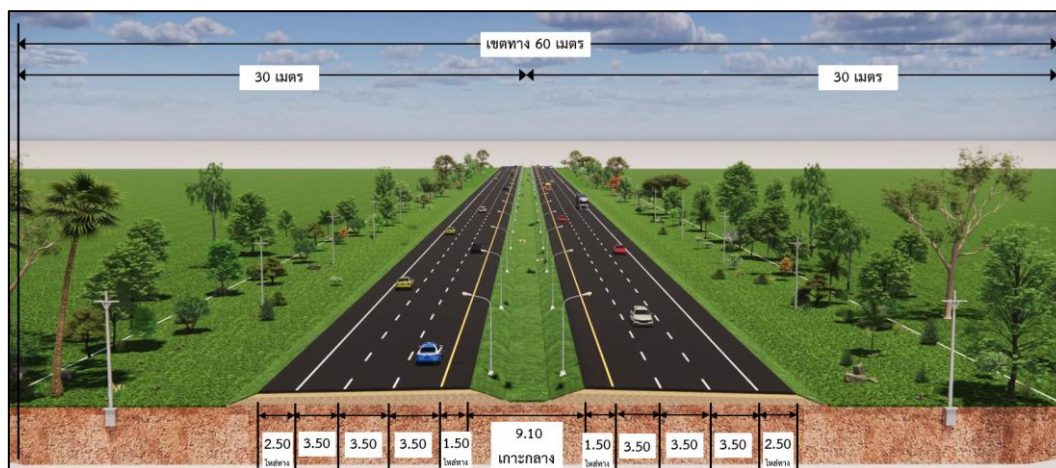
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-3 รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก

ข้อดี	ข้อด้อย
- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต - สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับซัดข้ามฝั่งได้ - ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก - ใช้ประโยชน์จากความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้ดี - มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรได้ - การบำรุงรักษาเกาะกลางง่าย	- ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน - อาจจะมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

6.2.2 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง นิยมใช้กับทางหลวงนอกเมือง โดยร่องของเกาะกลางสามารถช่วยระบายน้ำได้ดี ซึ่งรูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และมีไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร ดังแสดงใน รูปที่ 6-4



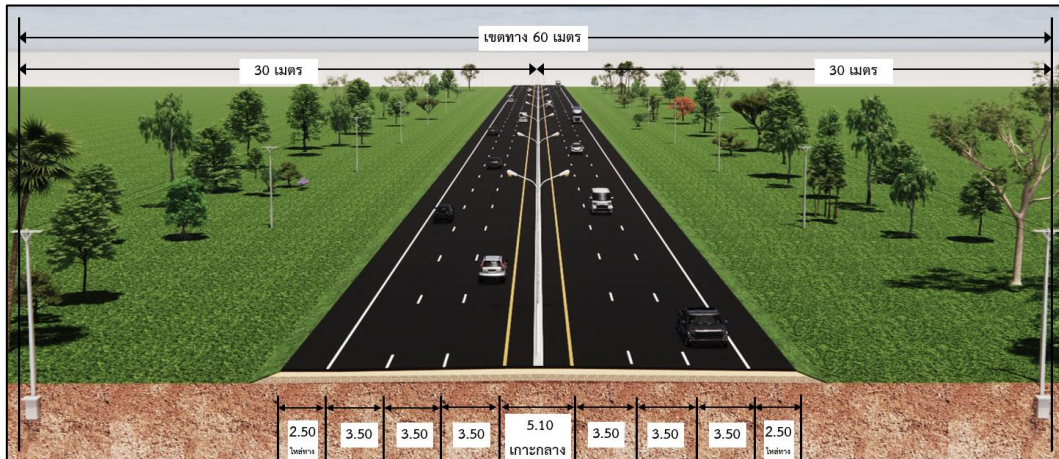
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-4 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกดร่อง

ข้อดี	ข้อด้อย
- ความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้ดีมาก - ความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูง ในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสาณงานได้ง่าย หรืออาจติดราวกั้นอันตรายช่วย - มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรได้ - การระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี - ค่าก่อสร้างถูกที่สุด	- รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน - การบำรุงรักษาเกาะกลางค่อนข้างยุ่งยาก เนื่องจากต้องมีการตัดหญ้าที่บริเวณเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ - ไม่สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต

6.2.3 รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต มักนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจากหากเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลางกำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานกันได้ โดยรูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-5



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-5 รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต

ข้อดี	ข้อด้อย
- ช่วยป้องกันไม่ให้อัตราการชนที่เสียหลักข้ามมาชนประสานงานได้ - สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับซัดข้ามฝั่งได้ - การบำรุงรักษาเกาะกลางง่ายที่สุด	- อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้งเนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน - มีพื้นที่เกาะกลางรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรน้อย - การจัดการช่องรอเลี้ยวและจุดกลับรถได้ไม่ค่อยดี - สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคตน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 - ค่าก่อสร้างสูงที่สุด

6.3 หลักเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบของเกาะกลางทางหลวง

การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยการกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือกรูปแบบ แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย โดยกำหนดให้ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน รวม 100 คะแนน ส่วนการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)
- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต - ความปลอดภัยของรถทางตรง - การกลับรถและการเลี้ยว - การละเมิดการใช้เกาะกลาง - การระบายน้ำบนผิวจราจร	- ด้านราคาค่าก่อสร้าง - ด้านการซ่อมบำรุงรักษา	- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง - ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้ - ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

6.4 แนวคิดเบื้องต้นในการศึกษาคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ

ทางแยกที่สำคัญของโครงการที่จะนำมาศึกษาและพัฒนาเป็นทางแยกต่างระดับ มี 2 แห่ง คือ ทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) และ ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.4.1 ทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) บริเวณ กม.175+000

ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2067 บริเวณทางแยกที่มีลักษณะเป็นสามแยกระดับพื้นที่มีระบบสัญญาณไฟจราจร โดยได้กำหนดทางเลือก 3 รูปแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

■ รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ออกแบบทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทายเพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-6 รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2
และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี	ข้อด้อย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอเมืองนครราชสีมา และทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย - ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - รูปแบบนี้ไม่บดบังทัศนียภาพของผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณทางแยก	- ราคาค่าก่อสร้างสูง - การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร - การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก - ระบบระบายน้ำมีความซับซ้อน - มีผลกระทบด้านทรัพยากรดินมาก เนื่องจากต้องขุดดินเพื่อก่อสร้างทางลอด - มีผลกระทบต่อจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทิศทางสายหลักสูง

■ รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ออกแบบสะพานบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-7



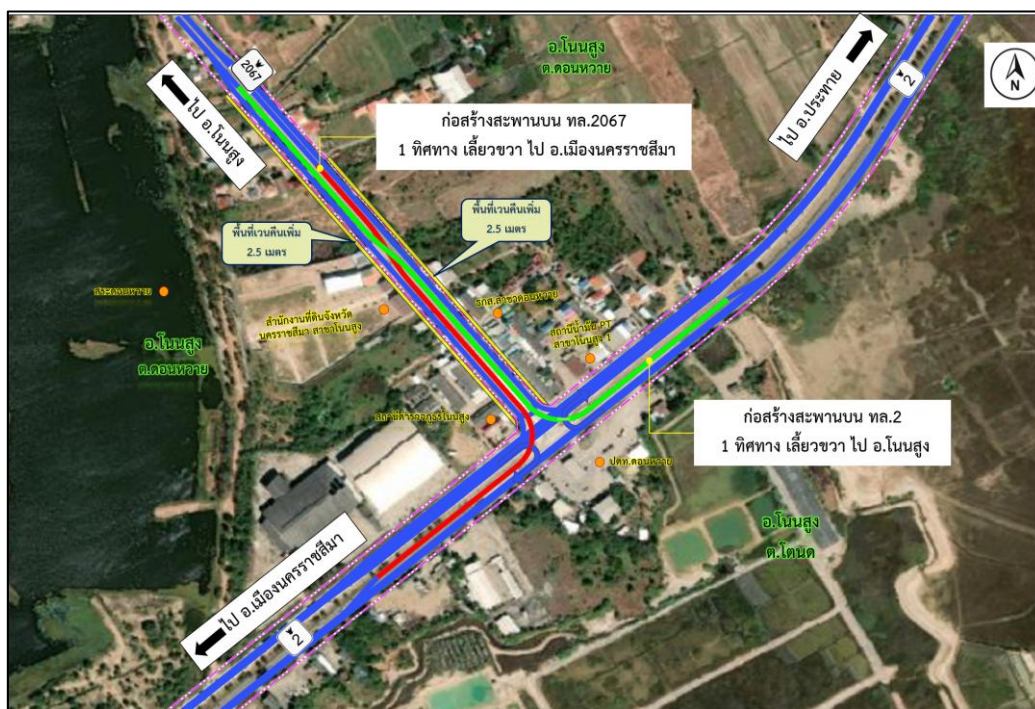
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-7 รูปแบบ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี	ข้อด้อย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอเมืองนครราชสีมา และทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย - ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน - การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ไม่ยุ่งยาก - มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก	- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง - การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟ - รูปแบบนี้มีสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางหลัก

■ รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง

ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) เข้า-ออก ระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 และหมายเลข 2067 (ระดับ 2) เพื่อเดินทางไปอำเภอโนนสูง ได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร เพื่อให้จราจรสามารถเดินทางได้สะดวกทุกทิศทาง โดยรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวงหมายเลข 2067 ดังแสดงในรูปที่ 6-8



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-8 รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง

ข้อดี	ข้อด้อย
- ค่าก่อสร้างไม่สูง - มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอเมืองนครราชสีมา และทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย - มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาได้ดี ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอโนนสูง และทิศทางจากอำเภอโนนสูงไปอำเภอเมืองนครราชสีมาโดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร - ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน	- สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก ทั้งในทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองมากที่สุด เนื่องจากมีสะพาน 2 ตัว - มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในทิศทางสายรอง - การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก - มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ทั้งทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองสูงมาก

6.4.2 ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) บริเวณ กม.197+000

ปัจจุบันแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 206 บริเวณทางแยกที่มีลักษณะเป็นสามแยกระดับพื้นที่มีระบบสัญญาณไฟจราจร โดยได้กำหนดทางเลือก 3 รูปแบบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

■ รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ออกแบบทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบระบบระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-9



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-9 รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี	ข้อด้อย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอเมืองนครราชสีมา และทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย - ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - รูปแบบนี้ไม่บดบังทัศนียภาพของผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณทางแยก	- ราคาค่าก่อสร้างสูง - การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร - การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก - ระบบระบายน้ำมีความซับซ้อน - มีผลกระทบด้านทรัพยากรดินมาก เนื่องจากต้องขุดดินเพื่อก่อสร้างทางลอด - มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทิศทางสายหลักสูง

■ รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ออกแบบสะพานบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกได้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงในรูปที่ 6-10



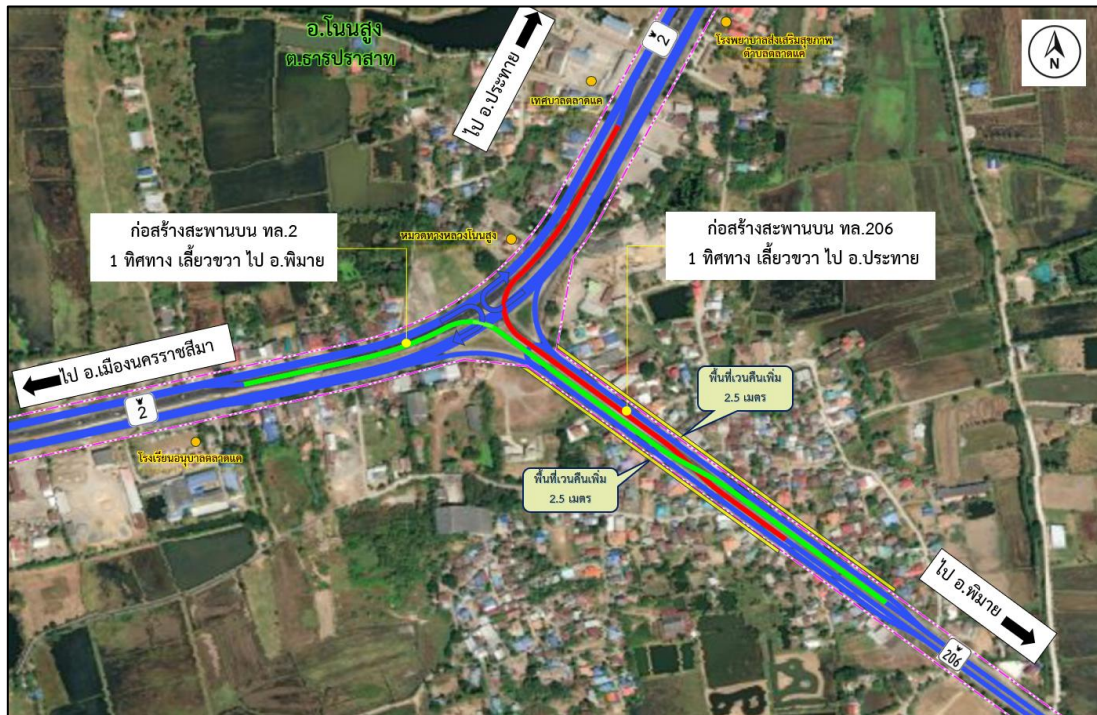
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-10 รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

ข้อดี	ข้อด้อย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอเมืองนครราชสีมา และทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย - ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน - การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ไม่ยุ่งยาก - มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก	- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง - การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร - รูปแบบนี้มีสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางหลัก

■ รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง

ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) เข้า-ออก ระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 และหมายเลข 206 (ระดับ 2) เพื่อเดินทางไปอำเภอพิมาย ได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร เพื่อให้จราจรสามารถเดินทางได้สะดวกทุกทิศทาง โดยรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวงหมายเลข 206 ดังแสดงในรูปที่ 6-11



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-11 รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง

ข้อดี	ข้อด้อย
- ค่าก่อสร้างไม่สูง - มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไป อำเภอเมืองนครราชสีมา และทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย - มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาได้ดี ทั้งสองทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอพิมายและทิศทางจากอำเภอพิมายไปอำเภอประทาย โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร - ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน	- สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก ทั้งบนทิศทางสายหลัก และทิศทางสายรองมากที่สุด เนื่องจากมีสะพาน 2 ตัว - มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในทิศทางสายรอง - การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก - มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง ทั้งทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองสูงมาก

6.5 หลักเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม และจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวม 100 คะแนน โดยมีการให้น้ำหนัก ความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)
- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร ➢ ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay) - ความปลอดภัยในการขับขี่ - การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง - ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา	- ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท) - ราคาค่าเวนคืนสิ่งสาธารณูปโภคเบื้องต้น (ล้านบาท)	- การโยกย้ายและเวนคืน ➢ จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน ➢ จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน - ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน - ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม - ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กำหนดว่าทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังตารางที่ 7-1 ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ทั้งนี้ ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ รช 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร รวมจำนวน 6 แห่ง โดยแบ่งเป็น

- **ช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) :** พบ 5 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 (ดังรูปที่ 1-1)

- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) :** พบ 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร (ดังรูปที่ 1-2)

ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ



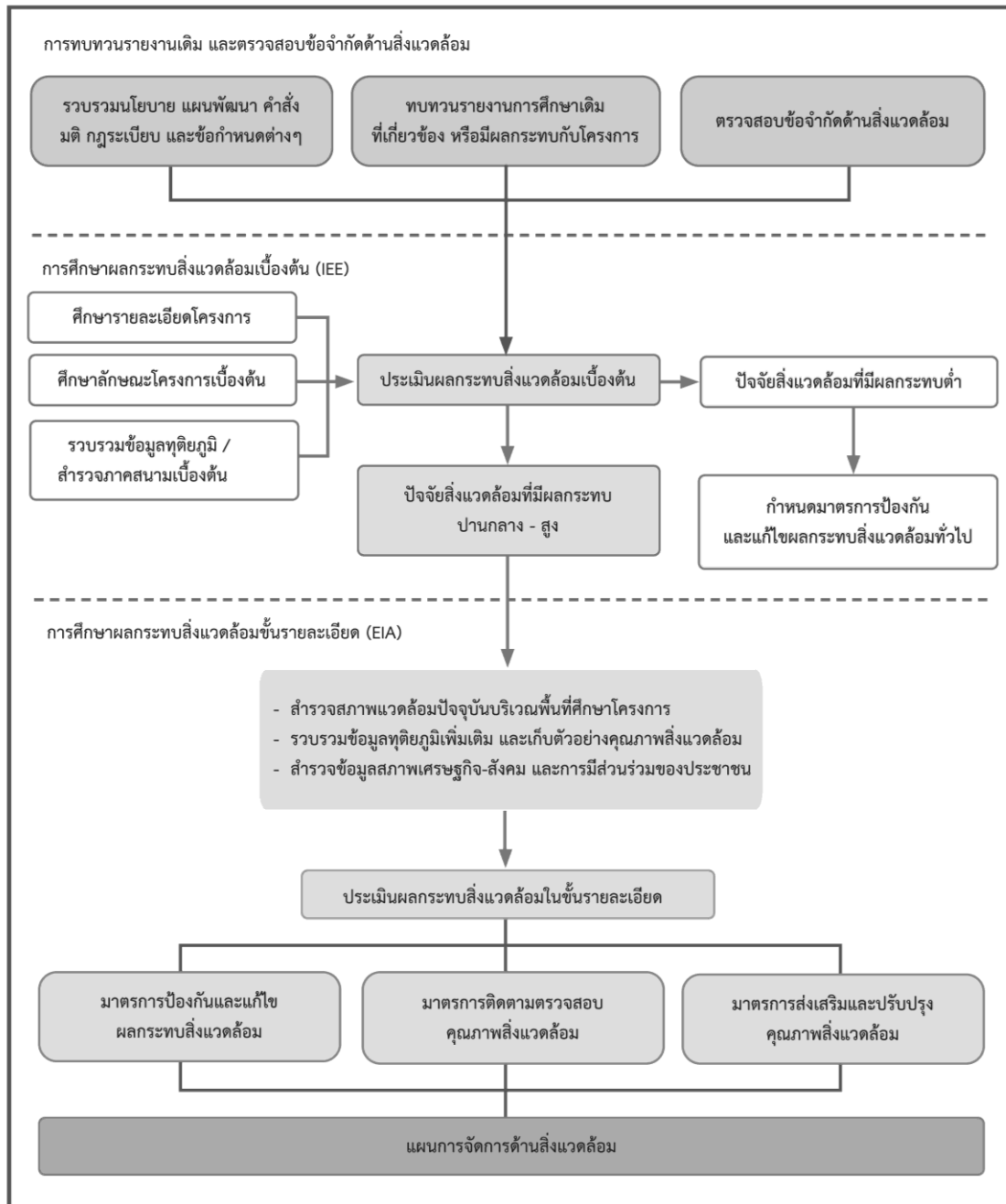
ตารางที่ 7-1 ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงฯ*	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง	ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	- ข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 7 (นครราชสีมา) ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 0917.4/3554 ลงวันที่ 30 เมษายน 2569 พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ดังกล่าว
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	
	20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	- ข้อมูลตอบกลับจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) (ทส 1007.6/10514 ลงวันที่ 1 พฤษภาคม 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 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	- ข้อมูลตอบกลับจากกรมทรัพยากรน้ำ (ทส 0619/3983 ลงวันที่ 17 กรกฎาคม 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ - ข้อมูลตอบกลับจาก สผ. (ทส 1003.2/10704 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ได้อยู่ใกล้แหล่งมรดกโลก
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	- ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วธ 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง โดยแบ่งเป็น ➤ ช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) : พบ 5 แห่ง (ดังรูปที่ 1-1) ได้แก่ • คูเมืองกำแพงเมืองบ้านโป่ง (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 • โนนบกเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร ➤ ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) : พบ 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร (ดังรูปที่ 1-2)
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้ เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	- ข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดัชนีหนังสือเลขที่ ทส 1007.6/10514 ลงวันที่ 1 พฤษภาคม 2569 พบว่าแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว

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

7.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะเริ่มจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อประกอบการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) (ดังรูปที่ 7-1) โดยมีรายละเอียดดังนี้



ที่มา : ดัดแปลงจากแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ
ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567)

รูปที่ 7-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ดังนี้

- **ช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) :** พบชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมจำนวน 41 แห่ง โดยแบ่งออกเป็นสถานศึกษา 4 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง แหล่งโบราณคดี 5 แห่ง และหมู่บ้าน/ชุมชน 31 แห่ง (ดังตารางที่ 7-2)
- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) :** พบชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมจำนวน 36 แห่ง โดยแบ่งออกเป็นสถานศึกษา 5 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง แหล่งโบราณคดี 1 แห่ง และหมู่บ้าน/ชุมชน 25 แห่ง (ดังตารางที่ 7-3)

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ร่วมกับรายละเอียดโครงการเบื้องต้นด้านวิศวกรรม โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 31 ปัจจัย ตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)

ผลการศึกษาเบื้องต้น พบว่า มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ จำนวน 22 ปัจจัย ได้แก่ 1) ทรัพยากรดิน 2) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 3) น้ำผิวดิน 4) อากาศและบรรยากาศ 5) เสียง 6) ความสั่นสะเทือน 7) นิเวศวิทยาทางบก 8) นิเวศวิทยาทางน้ำ 9) การคมนาคมขนส่ง 10) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 11) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 12) การใช้ที่ดิน 13) เศรษฐกิจ-สังคม 14) การโยกย้ายและการเวนคืน (เฉพาะกรณีที่รูปแบบทางเลือกที่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างนอกเขตทางเพิ่มเติม) 15) การสาธารณสุข 16) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 17) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 18) ความปลอดภัยในสังคม 19) สุขภาพ 20) ผู้ใช้ทาง 21) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 22) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ (ดังตารางที่ 7-4)



ตารางที่ 7-2

พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		48P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	หมู่ที่ 11 บ้านเกรา	ชุมชน	169+723		203802	1670321	88
2	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	ชุมชนบ้านเกรา	ชุมชน	169+723		203802	1670321	88
3	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	หมู่ที่ 1 บ้านสะเดาเอน	ชุมชน	170+198		204320	1670640	102
4	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	หมู่ที่ 10 บ้านใหม่สะเดาเอน	ชุมชน	170+602		204729	1670856	89
5	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	หมู่ที่ 10 บ้านถนนถั่ว	ชุมชน	171+140		205167	1671455	449
6	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	ชุมชนถนนถั่ว หมู่ 10	ชุมชน	171+140		205167	1671455	449
7	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	หมู่ที่ 4 บ้านหนองงูเหลือม	ชุมชน		171+893	205957	1670925	79
8	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	โรงเรียนบ้านโนนมะกอก	สถานศึกษา	172+157		206295	1671456	492
9	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	หมู่ที่ 6 บ้านหนองบง	ชุมชน	172+402		206481	1671307	359
10	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	ชุมชนหนองบงสามัคคี	ชุมชน	172+402		206481	1671307	359
11	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	หมู่ที่ 5 บ้านโนนมะกอก	ชุมชน	172+903		207000	1671351	437
12	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	ชุมชนโนนมะกอกรวมใจพัฒนา	ชุมชน	172+903		207000	1671351	437
13	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	รพ.สท.โดนด	สถานพยาบาล		173+318	207403	1670424	465
14	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	หมู่ที่ 5 บ้านโดนดเก่า	ชุมชน		173+461	207601	1670822	102
15	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	โรงเรียนบ้านโดนด	สถานศึกษา		173+512	207832	1670459	464
16	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	หมู่ที่ 4 บ้านหนองตะครอง	ชุมชน	173+605		207619	1671205	245
17	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	ชุมชนหนองตะครองสันติสุข	ชุมชน	173+605		207619	1671205	245
18	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	หมู่ที่ 6 บ้านโดนด	ชุมชน		173+900	207934	1671103	54
19	นครราชสีมา	โนนสูง	โดนด	หมู่ที่ 8 บ้านทุ่งมน	ชุมชน		174+403	208423	1671378	84
20	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	หมู่ที่ 3 บ้านหนองหวาย	ชุมชน	174+713		208467	1671760	126
21	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	ชุมชนหนองหวายสามัคคี	ชุมชน	174+713		208467	1671760	126
22	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	หมู่ที่ 1 บ้านดอนหวาย	ชุมชน	175+113		208753	1671096	72
23	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	ชุมชนดอนหวาย หมู่ 1 สามัคคี	ชุมชน	175+113		208753	1671096	74

ตารางที่ 7-2

พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		48P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
24	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	หมู่ที่ 5 บ้านบึง	ชุมชน	176+880		209819	1673353	72
25	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	หมู่ที่ 8 บ้านดอนขวาง	ชุมชน	176+963		209455	1673591	428
26	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	หมู่ที่ 12 บ้านบึงพัฒนา	ชุมชน		177+200	210414	1673375	462
27	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบึง*	แหล่งโบราณคดี		177+253	210369	1673498	335
28	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	หมู่ที่ 11 บ้านบึงมิตรภาพ	ชุมชน		177+405	210172	1673786	56
29	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	โรงเรียนบ้านบึง	สถานศึกษา		177+774	210444	1674044	138
30	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านบึง	สถานศึกษา		178+012	210611	1674239	179
31	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	เนินดินเอียด จุดที่ 1*	แหล่งโบราณคดี	178+602		210675	1674894	109
32	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	เนินดินเอียด จุดที่ 2*	แหล่งโบราณคดี	178+605		210606	1674907	172
33	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	โนนบกเหลี่ยม (โนนเก่า)*	แหล่งโบราณคดี	178+761		210453	1675170	481
34	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	เนินดินเอียด จุดที่ 3*	แหล่งโบราณคดี	178+902		210658	1675211	289
35	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	หมู่ที่ 4 บ้านบุ	ชุมชน		178+916	211109	1674970	218
36	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	หมู่ที่ 6 บ้านจันดุม	ชุมชน	179+200		210768	1675590	401
37	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	ชุมชนจันดุม	ชุมชน	179+200		210768	1675590	401
38	นครราชสีมา	โนนสูง	บึง	หมู่ที่ 1 บ้านเพชร	ชุมชน		179+761	211535	1675173	498
39	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	หมู่ที่ 1 บ้านดอนชมพู	ชุมชน	179+853		211550	1676192	408
40	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	หมู่ที่ 12 บ้านมิตรภาพ	ชุมชน	179+903		211691	1675536	205
41	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	หมู่ที่ 9 บ้านดอนตะแบง	ชุมชน	180+007		212043	1676086	425

หมายเหตุ : * ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ รธ 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569)

ที่มา : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น (มิถุนายน 2569)





ตารางที่ 7-3

พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		48P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	หมู่ที่ 11 บ้านจอก	ชุมชน	186+100		214563	1681016	159
2	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	หมู่ที่ 5 บ้านดอนรี	ชุมชน		186+150	214881	1680810	201
3	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	โรงเรียนบ้านสัมมิตรภาพที่ 93	สถานศึกษา	187+326		215179	1681696	85
4	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	วัดบ้านสัมธาวารังคาราม	ศาสนสถาน		187+341	215615	1681854	276
5	นครราชสีมา	โนนสูง	หลุมข้าว	หมู่ที่ 8 บ้านไพล	ชุมชน	187+647		215186	1682391	341
6	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	หมู่ที่ 2 บ้านส้ม	ชุมชน		187+485	215438	1682037	45
7	นครราชสีมา	โนนสูง	หลุมข้าว	หมู่ที่ 3 บ้านสระจันทร์	ชุมชน	188+849		215706	1683476	331
8	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 6 บ้านห้วยาคาใต้	ชุมชน	190+413		216079	1684769	75
9	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 17 บ้านธารปราสาท	ชุมชน		191+560	217606	1685462	71
10	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 7 บ้านปราสาทใต้	ชุมชน		192+433	218295	1685847	153
11	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 8 บ้านปราสาทเหนือ	ชุมชน		192+823	218590	1686250	79
12	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 19 บ้านหนองแห่นพัฒนา	ชุมชน		193+750	219322	1686804	101
13	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสงเคราะห์ 3	สถานศึกษา	193+579		219071	1686853	68
14	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 5 บ้านใหม่เกษม	ชุมชน	194+250		219518	1687362	194
15	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม*	แหล่งโบราณคดี		194+354	220030	1687075	358
16	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 10 บ้านหนองแห่น	ชุมชน		193+824	219998	1687048	343
17	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโนนพิมาน	ชุมชน		196+864	221966	1688073	54
18	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโนนหนามแดง	ชุมชน	196+792		221967	1688158	72
19	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนอนุบาลตลาดแค	สถานศึกษา		196+623	221861	1688045	110
20	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนสำโรงตะวันตก	ชุมชน		197+010	222340	1688037	210



ตารางที่ 7-3

พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		48P		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
21	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ศาลเจ้าตลาดแค	ศาสนสถาน		196+982	222186	1688125	67
22	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนลำโรงตะวันออก	ชุมชน		197+201	222356	1688341	46
23	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนเทศบาลตลาดแค	สถานศึกษา	197+506		222388	1688634	55
24	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนตลาดแค	ชุมชน	197+601		222447	1688711	42
25	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	รพ.สต.ตลาดแค	สถานพยาบาล		197+564	222528	1688627	48
26	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนตลาดแคตะวันออกฝั่งใต้	ชุมชน		197+656	222544	1688726	57
27	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	วัดตลาดแค	ศาสนสถาน	197+656		222204	1688895	339
28	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนตลาดแคตะวันออกฝั่งเหนือ	ชุมชน		197+824	222631	1688984	52
29	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนชาววัง	ชุมชน	197+801		222446	1608913	132
30	นครราชสีมา	พิมาย	กระเบื้องใหญ่	หมู่ที่ 1 บ้านเตย	ชุมชน		198+989	223082	1690026	355
31	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	หมู่ที่ 9 บ้านตะโกทุ่ง	ชุมชน	200+107		222678	1691150	49
32	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	หมู่ที่ 15 บ้านโนนทราย	ชุมชน		200+178	222822	1691151	81
33	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	วัดโพธิ์ทอง	ศาสนสถาน	200+200		222481	1691214	238
34	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	หมู่ที่ 12 บ้านโนนพลกรัง	ชุมชน		200+584	223153	1691553	439
35	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	โรงเรียนบ้านตะโกทุ่ง	สถานศึกษา		200+676	222798	1691741	167
36	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	หมู่ที่ 8 บ้านตาชู	ชุมชน	201+961		222691	1692906	60

หมายเหตุ : * ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วธ 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569)

ที่มา : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น (มิถุนายน 2569)



ตารางที่ 7-3

พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		48P		ระยะทาง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	หมู่ที่ 11 บ้านจอก	ชุมชน	186+100		214500	1681091	266
2	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	หมู่ที่ 5 บ้านดอนรี	ชุมชน		186+150	214881	1680810	201
3	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	โรงเรียนบ้านสัมมิตรภาพที่ 93	สถานศึกษา	186+978		215138	1681676	81
4	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	แหล่งโบราณคดีบ้านส้ม	แหล่งโบราณคดี		187+243	215722	1681694	441
5	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	วัดบ้านสัมธารวาริคงคาราม	ศาสนสถาน		187+341	215615	1681854	276
6	นครราชสีมา	โนนสูง	หลุมข้าว	หมู่ที่ 8 บ้านไพล	ชุมชน	187+647		215186	1682391	341
7	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนขมพู	หมู่ที่ 2 บ้านส้ม	ชุมชน		187+745	215646	1682284	121
8	นครราชสีมา	โนนสูง	หลุมข้าว	หมู่ที่ 3 บ้านสระจันทร์	ชุมชน	188+849		215706	1683476	331
9	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 6 บ้านหญ้าคาใต้	ชุมชน		190+208	216636	1684531	56
10	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 17 บ้านธารปราสาท	ชุมชน		191+560	217606	1685462	64
11	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 7 บ้านปราสาทใต้	ชุมชน		192+233	218142	1685870	59
12	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 8 บ้านปราสาทเหนือ	ชุมชน		192+623	218432	1686129	54
13	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 19 บ้านหนองแห่นพัฒนา	ชุมชน		193+450	219218	1686483	278
14	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสงเคราะห์ 3	สถานศึกษา	193+579		219071	1686853	98
15	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 5 บ้านใหม่เกษม	ชุมชน	194+250		219518	1687362	194
16	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโบราณสระสีเหลี่ยม	แหล่งโบราณคดี		194+354	220030	1687075	358
17	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 10 บ้านหนองแห่น	ชุมชน		194+824	220248	1687334	297
18	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโนนพิมาน	ชุมชน		196+464	221521	1687935	120
19	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโนนหนามแดง	ชุมชน	196+592		221788	1688425	304
20	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนอนุบาลตลาดแค	สถานศึกษา		196+623	221861	1688045	41



ตารางที่ 7-4

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	รายละเอียด
1. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ		
1.1 ภูมิสัณฐาน	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากเป็นการดำเนินกิจกรรมในเขตทางเดิมและไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ
1.2 ทรัพยากรดิน	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากมีการขุดนำดินออก อาจทำให้เกิดการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินเดิม แต่จะมีปริมาณดินที่ถูกเคลื่อนย้ายออกเฉพาะดินบริเวณเขตทางเท่านั้น
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากถ้าเกิดเหตุการณ์ธรณีพิบัติภัยขณะก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายได้
1.4 น้ำผิวดิน	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการรื้อย้ายต่างๆ และกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้เพิ่มความขุ่นของน้ำ รวมถึงคุณภาพน้ำในด้านอื่น ๆ
1.5 น้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านแหล่งน้ำใต้ดิน
1.6 น้ำทะเล	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านน้ำทะเล
1.7 อากาศและบรรยากาศ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดฝุ่นละออง และค่ามลสารต่างๆ แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
1.8 เสียง	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดเสียงดังกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนว เขตทาง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
1.9 ความสั่นสะเทือน	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนว เขตทาง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง



ตารางที่ 7-4

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	รายละเอียด
2. สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ		
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบระดับปานกลางเนื่องจากมีต้นไม้บางส่วนที่จำเป็นต้องย้ายออก และจะกระทบต่อแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ในระบบนิเวศได้เช่นกัน
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการรื้อย้ายต่างๆ และกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้เพิ่มความขุ่นของน้ำ รวมถึงคุณภาพน้ำในด้านอื่น ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ
2.3 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านเฉพาะพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5
2.4 พื้นที่ชุ่มน้ำ	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่หรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์		
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่อยู่ใกล้แหล่งน้ำที่ใช้เพื่อการอุปโภคและบริโภค และในพื้นที่ไม่ได้มีปัญหาการขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
3.2 การคมนาคมขนส่ง	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดจากการเพิ่มขึ้นของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และการปิดกั้นช่องทางเดินรถขณะก่อสร้างแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
3.3 สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคที่อยู่ในเขตทางช่วงการก่อสร้าง และส่งผลให้ประชาชนไม่สามารถใช้งานได้บางช่วงเวลา หรือไม่ได้รับความสะดวก เช่น น้ำประปาไหลอ่อนหรือไม่ไหล และไฟดับ เป็นต้น
3.4 การควบคุมน้ำท่วมและ การระบายน้ำ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจมีเศษวัสดุจากการรื้อย้ายและการก่อสร้างตกลงไปในแหล่งน้ำ และกีดขวางการระบายน้ำ
3.5 การเกษตรกรรม	ผลกระทบต่ำ	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากอาจใช้พื้นที่นอกเขตทางเพื่อก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว/บ้านพักคนงาน
3.6 นันทนาการ	ผลกระทบต่ำ	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปแหล่งนันทนาการได้แต่สามารถใช้เส้นทางอื่นในการสัญจรได้
3.7 การใช้ที่ดิน	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจต้องใช้พื้นที่นอกเขตทางเพื่อก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว/บ้านพักคนงาน

ตารางที่ 7-4

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	รายละเอียด
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต		
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากจะกระทบต่อการค้าขายของครัวเรือนที่อยู่ 2 ข้างทาง รวมทั้งเศรษฐกิจของชุมชนจากการปิดกั้นทางเข้าออกร้านค้าแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.2 การโยกย้ายและเวนคืน	ผลกระทบสูง	- ผลกระทบสูง เฉพาะกรณีที่มีรูปแบบทางเลือกที่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างนอกเขตทางเพิ่มเติม
4.3 การสาธารณสุข	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างและส่งผลให้ต้องรับบริการด้านสาธารณสุขของพื้นที่เพิ่มขึ้น
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากทุกกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยของคนงานก่อสร้าง ถ้าขาดความชำนาญ หรืออุปกรณ์ช่วยเหลือที่เหมาะสม
4.5 การแบ่งแยก	ผลกระทบต่ำ	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากเป็นการขยายถนนเดิม ชุมชนตลอดแนวเส้นทางโครงการมีการแบ่งแยกมาก่อนแล้ว และกิจกรรมการก่อสร้างจะดำเนินการเป็นช่วง ๆ
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นได้ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และการหล่นร่วงของวัสดุหรือส่วนประกอบของโครงสร้างในระหว่างการก่อสร้าง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจใช้แรงงานจากต่างพื้นที่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมในพื้นที่เพิ่มขึ้น แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.8 สุขภาพ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากจะมีปริมาณขยะที่เกิดจากการรื้อย้าย หรือของเสียจากบ้านพักคนงานแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.9 ผู้ใช้ทาง	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้ผู้ใช้งานไม่ได้รับความสะดวกสบาย แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างเพิ่มขึ้นและส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.11 สุนทรียภาพ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจการก่อกองเศษวัสดุก่อสร้างขณะก่อสร้าง ทำให้การมองเห็นดูไม่เรียบร้อย และเมื่อเปิดดำเนินการรูปแบบของการพัฒนาทางแยกที่เป็นสะพานอาจก่อให้เกิดการบดบังทางสายตาได้

หมายเหตุ : ผลการศึกษาเบื้องต้น ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงหลังจากผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



เอกสารประกอบการประชุม
เสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 2
ตอน นครราชสีมา - ประทาย

8. การมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 แนวทางการศึกษา

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

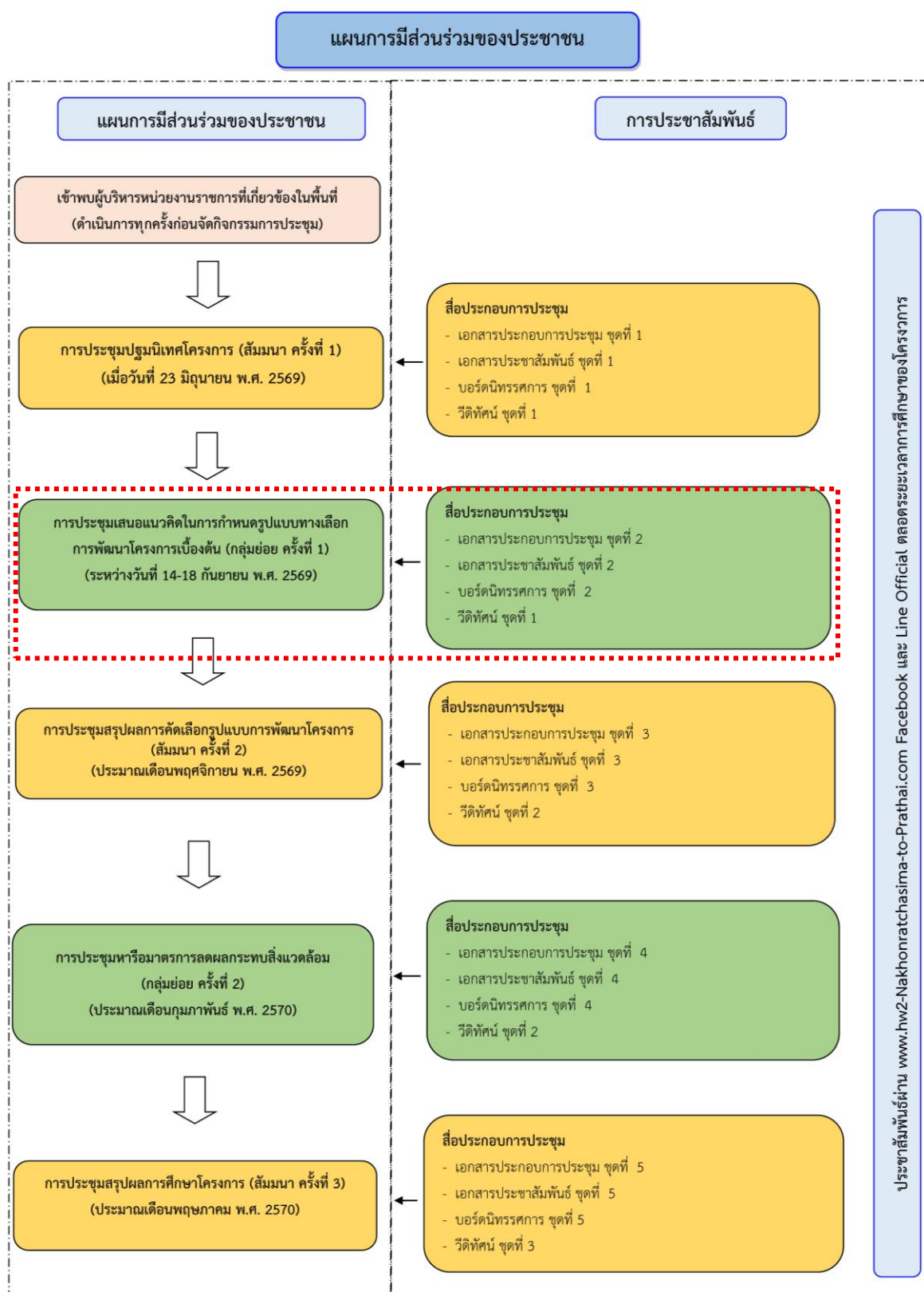
8.2 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การศึกษาโครงการมีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 โดยมีแผนการดำเนินงานดังรูปที่ 8-1

8.3 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

8.3.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2569 และ 20-22 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) และวันที่ 27 สิงหาคม 2569 เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แจงรายละเอียดของโครงการ ความก้าวหน้าของการศึกษา ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ดังรูปที่ 8-2



หมายเหตุ : แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม และตามความก้าวหน้าของการศึกษาของโครงการ
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์



รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา



ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากร
ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครราชสีมา



โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครราชสีมา



ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท
นครราชสีมา



นายอำเภอโนนสูง



นายอำเภอคง



นายอำเภอพิมาย



เทศบาลตำบลดอนหวาย



เทศบาลตำบลใหม่



องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว



องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท



องค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น



องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู



องค์การบริหารส่วนตำบลึง



องค์การบริหารส่วนตำบลไตนวด



เทศบาลตำบลลาดแค



องค์การบริหารส่วนตำบลกระเบื้องใหญ่

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.3.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุม 3บี ชั้น 3 อาคารพนมวันท์ วิทยาลัยเทคโนโลยีพนมวันท์ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 249 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมี ภาพบรรยากาศการประชุม ดังแสดงในรูปที่ 8-3 โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดังตารางที่ 8-1



ช่วงลงทะเบียน



บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ



กล่าวรายงานการประชุม



กล่าวเปิดการประชุม



มอบของที่ระลึกให้กับประธาน



ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังการนำเสนอจากที่ปรึกษา



บรรยากาศช่วงรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

และการชี้แจงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกรมทางหลวง และที่ปรึกษา

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 8-1
สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
- พิจารณาออกแบบจุดกลับรถบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูงและบริเวณโรงเรียนบ้านบึงให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเสนอเป็นรูปแบบสะพานกลับรถรูปเกือกม้า - พิจารณาออกแบบจุดกลับรถได้สะพานข้ามคลองลำเชียงไกร และสะพานข้ามคลองลำสะเท็ด โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง - พิจารณาออกแบบจุดกลับรถ บริเวณหน้าหน่วยบริการทางหลวงบ้านส้ม โดยกำหนดตำแหน่งให้มีความเหมาะสม และปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนในพื้นที่	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบและตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
- พิจารณาออกแบบจุดจอดรถรับ-ส่งนักเรียนในตำแหน่งที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณโรงเรียนอนุบาลตลาดแค - พิจารณาออกแบบจุดพักรถ ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง ห้องน้ำ และกล้องวงจรปิด (CCTV) เป็นต้น	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
พิจารณาออกแบบบริเวณ (จุดตัด ทล.2067) โนนสูงและ (จุดตัด ทล.2066) ตลาดแคให้เป็นสะพานยกระดับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	ที่ปรึกษานำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ โดยจะพิจารณาปัจจัยทั้งทางด้านวิศวกรรม/การจราจร ด้านเศรษฐกิจ/การลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม/ชุมชน เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่มากที่สุดต่อไป
- พิจารณาออกแบบป้าย เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกบริเวณจุดเสี่ยงต่าง ๆ เช่น ทางแยก และจุดกลับรถ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวง - พิจารณาปรับปรุงแก้ไขระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่ชำรุดและมีความสว่างไม่เพียงพอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้งาน	การออกแบบป้าย เครื่องหมายจราจร และระบบไฟฟ้าส่องสว่าง โครงการจะทำการออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
บริเวณทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงบ้านบึง หมู่ที่ 5 ถึง โรงเรียนบ้านบึง ระยะทางประมาณ 500 เมตร เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ มีปัญหาน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำ เพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดเพื่อพิจารณาการออกแบบ ระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสมตาม สภาพพื้นที่ดังกล่าว
บริเวณพื้นที่โครงการมีสถานศึกษาอยู่ติดเขตทาง ได้แก่ โรงเรียนบ้านบึง โรงเรียนดอนชมพู โรงเรียนการไฟฟ้า โรงเรียนตลาดแค โรงเรียนบ้านส้ม และโรงเรียนบ้านตะโก หุ้ง ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มต่ำ จึงเสนอแนะให้ออกแบบแก้มลิง บริเวณหน้าโรงเรียน เพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอ และเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	
บริเวณทางเชื่อมกับทางหลวงของโครงการ เช่น ทางเข้า ชุมชน หรือถนนที่เชื่อมกับทางหลวงของโครงการ ขอให้ พิจารณาวางท่อลอด เพื่อให้สามารถระบายน้ำในบริเวณ ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง บริเวณดังกล่าว	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดเพื่อ พิจารณาการ ออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพและมีความ เหมาะสมตามสภาพพื้นที่ดังกล่าว
พิจารณาออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลองลำสวายเรียง ให้เหมาะสม เช่น ตำแหน่งและความกว้างของสะพาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบ จากปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ เนื่องจากทางหลวงช่วงตลาดแค ถึงโนนสูงเป็นแนวรับน้ำจากลำเชียงไกร ลำสะเทต และ ลำธารปราสาท ก่อนระบายลงสู่ลำสวายเรียง เมื่อเกิด ฝนตกหนัก ปริมาณน้ำไม่สามารถระบายได้ทันจากข้อจำกัด ของทางน้ำและสะพาน ส่งผลให้น้ำเอ่อล้นเข้าท่วมพื้นที่ ตำบลตาจั่น อำเภอคง รวมถึงชุมชน และพื้นที่เกษตร	
ข้อมูลลำน้ำในพื้นที่โครงการ ขอให้ประสานหน่วยงาน ชลประทานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบสภาพปัญหาและข้อมูล ที่ถูกต้อง ครบถ้วน นำไปพิจารณาประกอบในการศึกษา และออกแบบต่อไป	
บริเวณบ้านตะโกหุ้งและตลาดแค ควรออกแบบระบบ ระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอดหรือขยาย ท่อลอดให้กว้างขึ้น	
พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับสถานการณ์ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในปัจจุบัน หรือภาวะ โลกร้อน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนที่เพิ่มขึ้นได้ อย่างเหมาะสม	

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
พิจารณาออกแบบรายละเอียดของโครงการให้สอดคล้องกับการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลก เพื่อให้รูปแบบการพัฒนาและองค์ประกอบของโครงการมีความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
ขอให้มีการประสานกับตัวแทนชุมชนให้ช่วยแจ้งเตือนประชาชน โดยเฉพาะผู้สูงอายุ ให้เพิ่มความระมัดระวังในการข้ามทางหลวง เนื่องจากมีความกว้างของช่องจราจรฝั่งละ 3 ช่องจราจร ประกอบกับรถใช้ความเร็วสูง โดยสามารถเคลื่อนที่ได้ประมาณ 100 เมตรภายในเวลาเพียง 3 วินาที ทำให้ผู้ข้ามทางหลวงของโครงการอาจประเมินระยะเวลาในการข้ามไม่ทัน และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบสะพานลอยคนเดินข้าม เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ควรพิจารณาออกแบบระดับทางหลวงใหม่ให้สอดคล้องกับระดับทางหลวงเดิมและสภาพพื้นที่โดยรอบ เพื่อลดผลกระทบต่อการระบายน้ำและป้องกันปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่	ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
เห็นด้วยกับแนวทางการปรับปรุงช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร	
เนื่องจากการประสานส่วนภูมิภาค สาขาโนนสูง มีแนวท่อประปาติดตั้งบริเวณฝั่งขวาทาง ช่วง กม.169+000 ถึง กม.175+000 และบริเวณถัดจากแยกโนนสูง ถึง กม.178+000 มีแนวท่อประปาอยู่ทั้งสองฝั่งทาง จึงควรพิจารณาจัดสรรพื้นที่ภายในเขตทางหลวงให้เพียงพอและเหมาะสมสำหรับการวางแนวท่อประปา เพื่อป้องกันปัญหาการไม่สามารถติดตั้งแนวท่อได้จากข้อจำกัดของพื้นที่ทางเท้าและระบบระบายน้ำ	ที่ปรึกษายู่ระหว่างประสานงานกับหน่วยงานทางด้านสาธารณูปโภคที่อยู่ในเขตทาง สำหรับข้อมูลที่ได้รับจากการประชุมในครั้งนี้ และข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานที่ได้ประสานไว้ ที่ปรึกษาจะนำมาประกอบการออกแบบให้มีความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ต่อไป
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- จากฐานข้อมูลของสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา พบโบราณสถานในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการจำนวน 6 แห่ง ซึ่งขอให้ทางที่ปรึกษาดำเนินการดังนี้ - เนื่องจากแหล่งโบราณสถานทั้งสิ้น 6 แห่ง เป็นข้อมูลเบื้องต้นที่อยู่ในฐานข้อมูล ซึ่งยังไม่สามารถนำไปใช้อ้างอิงในการศึกษาผลกระทบได้ เนื่องจากยังไม่เคยมีการสำรวจเต็มพื้นที่ จึงขอให้จัดหานักโบราณคดีมาดำเนินการสำรวจเต็มรูปแบบ เพื่อจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมเสนอมาตรการป้องกันผลกระทบดังกล่าวส่งให้สำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมาพิจารณาตรวจสอบข้อมูล	ปัจจุบันการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการอยู่ในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ซึ่งในขั้นตอนนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ ของกรมศิลปากร ซึ่งระบุว่าพบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร 2 แห่ง คือ แหล่งโบราณคดีบ้านบึง (กม.177+253) ระยะห่าง 323 เมตร และแหล่งโบราณคดีบ้านส้ม (กม.187+243) ระยะห่าง 441 เมตร และข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 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 เนินดินเย็ด จุดที่ 1

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
- หากพบว่าพื้นที่ก่อสร้างของโครงการอยู่ใกล้กับโบราณสถานหรือแหล่งโบราณคดี ขอให้เสนอมาตรการลดผลกระทบ รวมถึงดำเนินการขุดศึกษาทางโบราณคดีเพื่อตรวจสอบ และหาวิธีแนวทางมาตรการอื่น ๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับโบราณสถานหรือแหล่งโบราณคดี - ในกรณีที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าว และภายหลังพบหลักฐานทางโบราณคดีจะต้องหยุดดำเนินการ และแจ้งให้สำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมาทราบ เพื่อมอบหมายเจ้าหน้าที่ไปร่วมตรวจสอบหลักฐานและหาวิธีแนวทางการดำเนินงานต่อไป	(กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร เนินดินเอียง จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร โนนปักเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร และชุมชนโบราณสระสีเหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร โดยข้อมูลดังกล่าวที่ได้รับ ที่ปรึกษาจะใช้เป็นข้อมูลเพื่อให้นักโบราณคดีดำเนินการสำรวจอย่างละเอียดอีกครั้งในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ซึ่งจะมีการประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการให้สอดคล้องกับข้อมูลการสำรวจ และนำความคิดเห็นจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมามาประกอบให้สอดคล้องกันและนำเสนอหน่วยงานต่อไป
• ขอให้เพิ่มแหล่งโบราณสถานที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกเหนือจากสถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน และชุมชนเพิ่มเติม	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษาคือพิจารณาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุง ครั้งที่ 10 : มกราคม 2569) ซึ่งครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งหมด 31 ปัจจัย ซึ่งแหล่งโบราณสถานเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยในด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งจะมีนักโบราณคดีดำเนินการสำรวจอย่างละเอียดในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) ซึ่งจะมีการประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการให้สอดคล้องกับข้อมูลการสำรวจ



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านแผนการดำเนินโครงการ	
ขอให้ชี้แจงแผนการดำเนินโครงการและกรอบระยะเวลาในแต่ละขั้นตอน ตั้งแต่ระยะเริ่มต้นศึกษาโครงการจนถึงการเปิดให้บริการ เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลอย่างชัดเจน	แผนการดำเนินโครงการจะมีการดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2570 และเนื่องจากโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กรมทางหลวงจึงต้องจัดทำรายงานฯ ดังกล่าว เพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อพิจารณาเห็นชอบรายงานฯ ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 3 ปี (พ.ศ. 2570 - พ.ศ. 2572) หากมีกระบวนการเวนคืนที่ดิน คาดว่าจะใช้เวลาอีกประมาณ 2 ปี (พ.ศ. 2572 - พ.ศ. 2573) และจะมีระยะเวลาการดำเนินการก่อสร้างประมาณ 3 ปี (พ.ศ. 2573 - พ.ศ. 2575) ส่งผลให้สามารถคาดการณ์ปีเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2576 แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการพัฒนา และการได้รับการจัดสรรงบประมาณของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งการสนับสนุนจากประชาชนในพื้นที่

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

- สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ และนำเสนอต่อประชาชนในพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็น
- สำรวจข้อมูลด้านวิศวกรรมของโครงการ เช่น สำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ เจาะสำรวจสภาพชั้นดินเดิม เป็นต้น

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ และการสำรวจภาคสนามเพื่อจัดทำร่างรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอโนนสูง ที่ว่าการอำเภอดง ที่ว่าการอำเภอพิมาย เทศบาลตำบลใหม่องค์การบริหารส่วนตำบลโตนด เทศบาลตำบลดอนหวาย องค์การบริหารส่วนตำบลบึง องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท เทศบาลตำบลตลาดแค องค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น และองค์การบริหารส่วนตำบลกระเบื้องใหญ่ พร้อมทั้งเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์ออฟฟิเชียล ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม
- เตรียมการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569

10. 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 โอจารย์ทิพย์)

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 วนิชย์ศิริกุล)

อีเมล : adisak.wmu@gmail.com



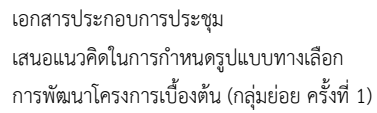
www.hw2-Nakhonratchasima-to-
Prathai.com



Facebook : ทล.2 นครราชสีมา - ประทาย



Line Official : ทล.2 โคราซ - ประทาย



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุง
และแก้ไขปัญหาการจราจร บนทางหลวงหมายเลข 2
ตอน นครราชสีมา - ประทาย

This image shows a full page of white paper with horizontal dotted lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page, providing a guide for handwriting practice. There are no margins, text, or other markings on the page.