



กระทรวงคมนาคม



กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหการจราจร บนทางหลวง

หมายเลข 2

ตอน นครราชสีมา - ประทาย

พัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างยั่งยืน
เชื่อมโยงเมือง เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม
และคุณภาพชีวิต สู่อนาคตที่ดีกว่า



ประทาย

2

นครราชสีมา



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ
ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



กันยายน 2569



ทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา-ประทาย เป็นเส้นทางคมนาคมสายหลักที่เชื่อมโยงจังหวัดนครราชสีมากับพื้นที่จังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การขนส่งสินค้า ทั้งในภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่



ปัจจุบันแนวเส้นทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกและจุดกลับรถ ที่อยู่ในระดับเดียวกันกับถนน อีกทั้งบริเวณสองข้างทางมีโครงข่ายการเชื่อมต่อของทางหลวงสายรอง มีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่งทั้งพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง ทั้งนี้ทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน



กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุง แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย พร้อมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น



ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบึง , เมินดินเอยัด จุดที่ 1 จุดที่ 2 และจุดที่ 3 , โนนหักเหลี่ยม (โนนเก่า) และชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ ทิศทาง หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568



กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจ และออกแบบรายละเอียดโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย เพื่อศึกษาและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจร ให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต ปรับปรุงรูปแบบทางแยกและจุดกลับรถระดับเดียวกันกับถนนให้มีประสิทธิภาพในการเดินทาง และเพิ่มความปลอดภัยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด



โดยมีเป้าหมายหลัก คือ การลดจุดตัดทางแยกและการปรับปรุงจำนวนช่องจราจรให้เพียงพอต่อปริมาณการจราจรในอนาคต ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง และระบบระบายน้ำ เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมทั้งจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบในทุกๆ ด้าน ทั้งในระยะเตรียมการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง ระยะหลังดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ และการบำรุงรักษา



วัตถุประสงค์ของโครงการ

1



เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ให้สามารถรองรับปริมาณจราจร
ทั้งในปัจจุบันและที่มีแนวโน้มการเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

2



เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง ลดอุบัติเหตุทางจราจร รวมทั้งเพิ่มความสะดวก และ
ความปลอดภัยแก่ผู้สัญจร

3



เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ
และสังคม

ประโยชน์ของโครงการ

 ด้านการจราจรและขนส่ง

เพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงหมายเลข 2
โดยให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม ลดจุดตัด
ทางแยก ซึ่งจะช่วยป้องกัน และแก้ไขปัญห
ด้านการจราจร และเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว
ของการเดินทางในพื้นที่



ด้านความปลอดภัย

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดโอกาส
การเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง



ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ

เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืน
ด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต
เศรษฐกิจ และสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาส
ทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ให้แก่
พื้นที่โครงการ

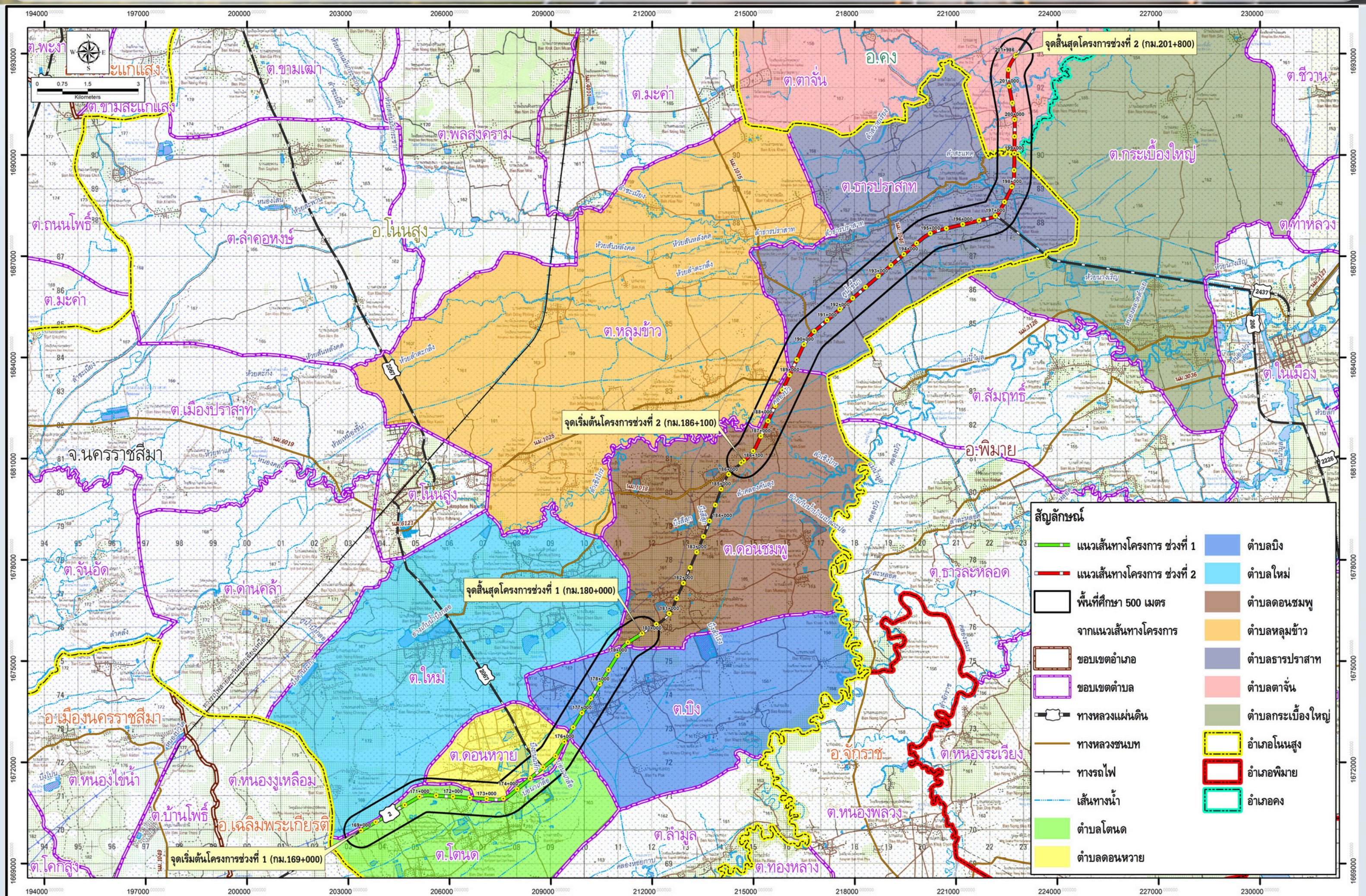




ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

แนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ระยะทางรวม 26.70 กิโลเมตร ได้แก่

- ช่วงที่ 1 มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางแยกต่างระดับจุดตัดระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) กับ ทางหลวงหมายเลข 290 (วงแหวนรอบเมืองนครราชสีมา) บริเวณ กม.169+000 และมีจุดสิ้นสุดโครงการก่อนถึง สถานีบริการแก๊สเสวยดี บริเวณ กม.180+000 ระยะทาง 11 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 2 มีจุดเริ่มต้นบริเวณบริษัท โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 1) จำกัด (KR1) บริเวณ กม.186+100 และสิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีไฟฟ้าแรงสูงอำเภอดอง บริเวณ กม.201+800 ระยะทาง 15.70 กิโลเมตร



ภาพรวมโครงการ

ระยะทางรวมประมาณ

26.70
กิโลเมตร

1
จังหวัด

3
อำเภอ

9
ตำบล



โดยมีพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะ 500 เมตร
จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
ครอบคลุม 9 ตำบล 3 อำเภอ 1 จังหวัด ได้แก่

จังหวัดนครราชสีมา

อำเภอโนนสูง

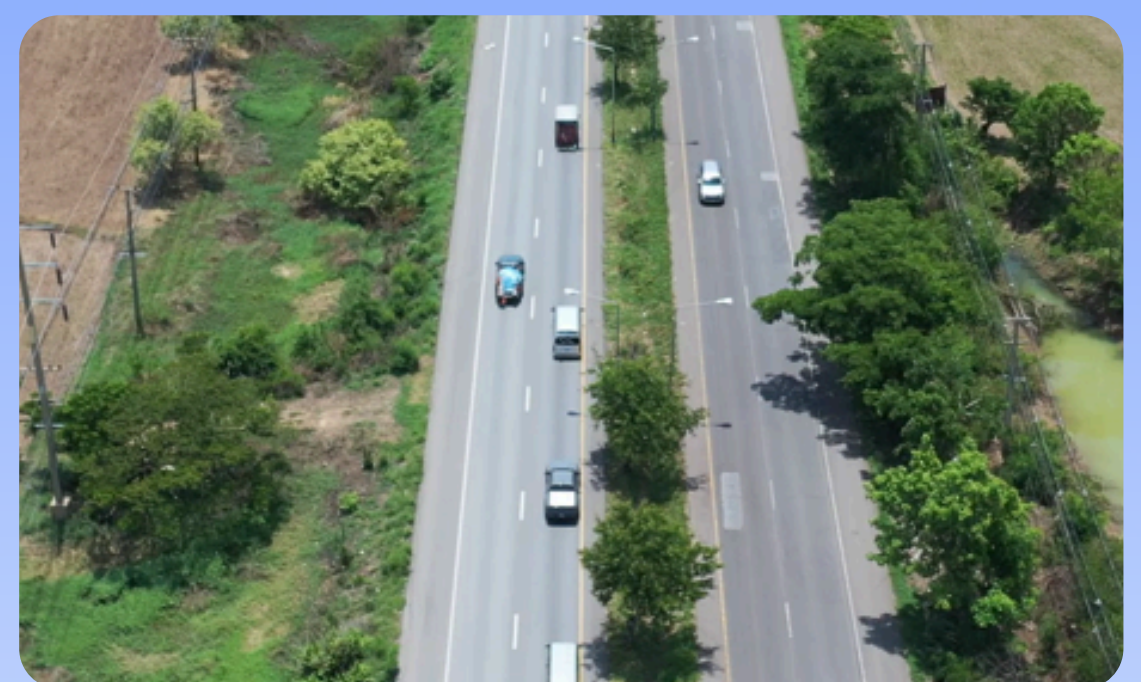
- ตำบลใหม่
- ตำบลโดนด
- ตำบลดอนหวาย
- ตำบลบึง
- ตำบลดอนชมพู
- ตำบลหลุมข้าว
- ตำบลธารปราสาท

อำเภอดอง

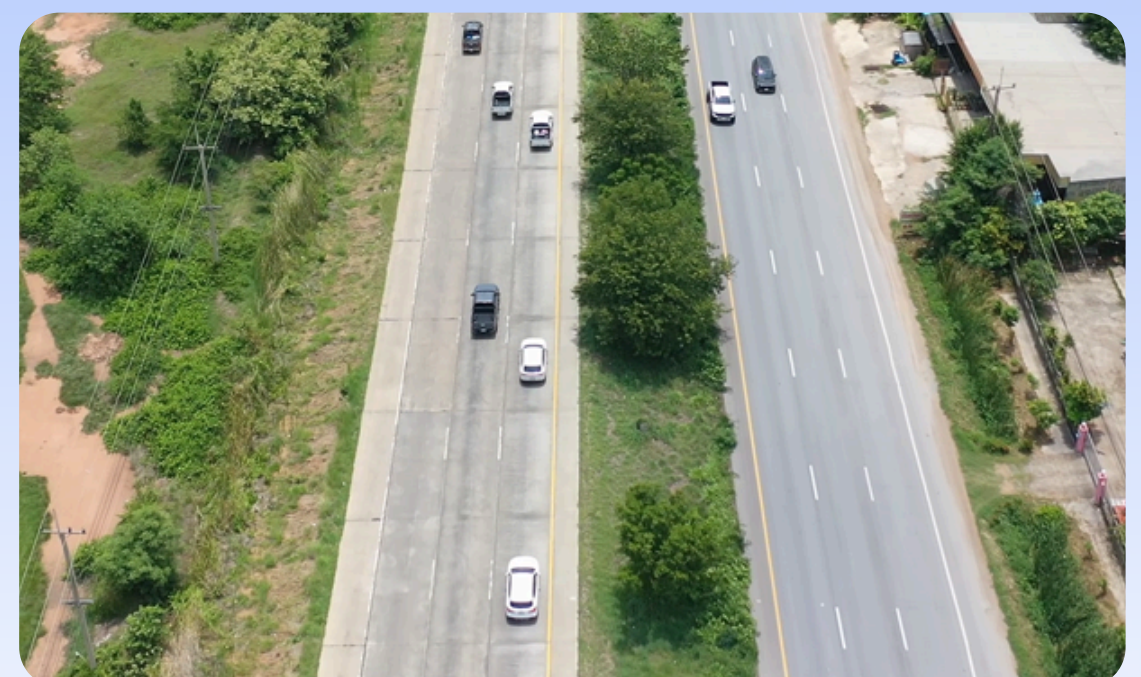
- ตำบลตาจั่น
- อำเภอพิมาย
- ตำบลกระเบื้องใหญ่

สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ปัจจุบันทางหลวงในพื้นที่โครงการมีขนาด 4-6 ช่องจราจร เขตทาง 60 เมตร โดยสภาพพื้นที่
สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นที่ราบ มีพื้นที่เกษตรกรรม สลับพื้นที่โล่งและชุมชน มีจุดตัดสำคัญ
ได้แก่ ทางแยกโนนสูง (ตัดกับทางหลวงหมายเลข 2067) และทางแยกตลาดแค
(ตัดกับทางหลวงหมายเลข 206) รวมถึงแนวเส้นทางผ่านลำน้ำต่างๆ ได้แก่
คลองลำเชียงไกร คลองลำธารปราสาท คลองลำสะแก และคลองลำสวายเรียง



ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 17.2 กิโลเมตร

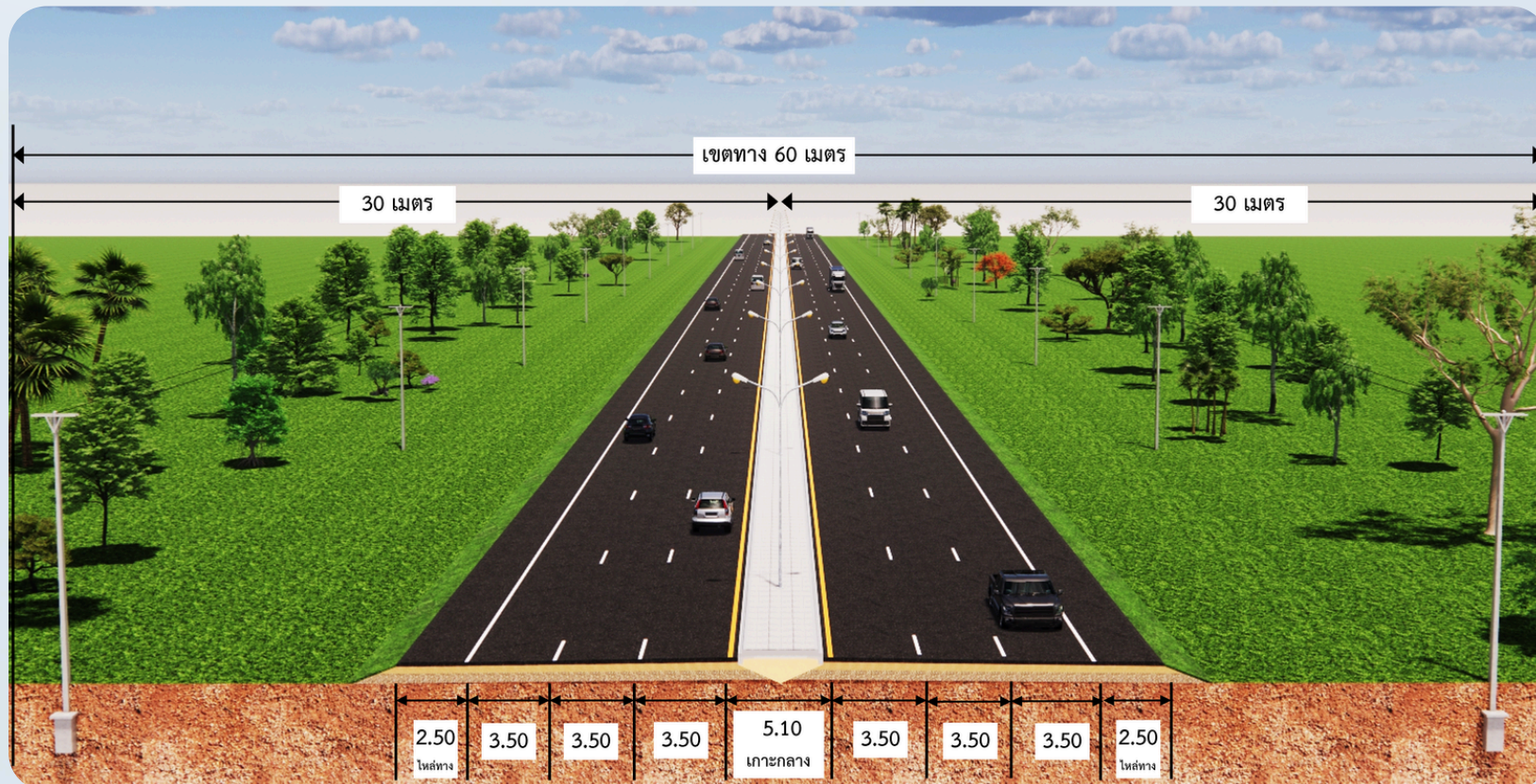


ทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 9.5 กิโลเมตร



โดยจะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน และการพัฒนาในอนาคต ซึ่งเบื้องต้นมีแนวคิดในการกำหนดรูปแบบการปรับปรุงแนวเส้นทาง 3 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิมกว้าง 60 เมตร ดังนี้

รูปแบบที่ 1 : เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



แนวคิดรูปตัดทางหลวงในเบื้องต้น

เกาะกลางแบบยก พื้นที่บริเวณเกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งรูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร

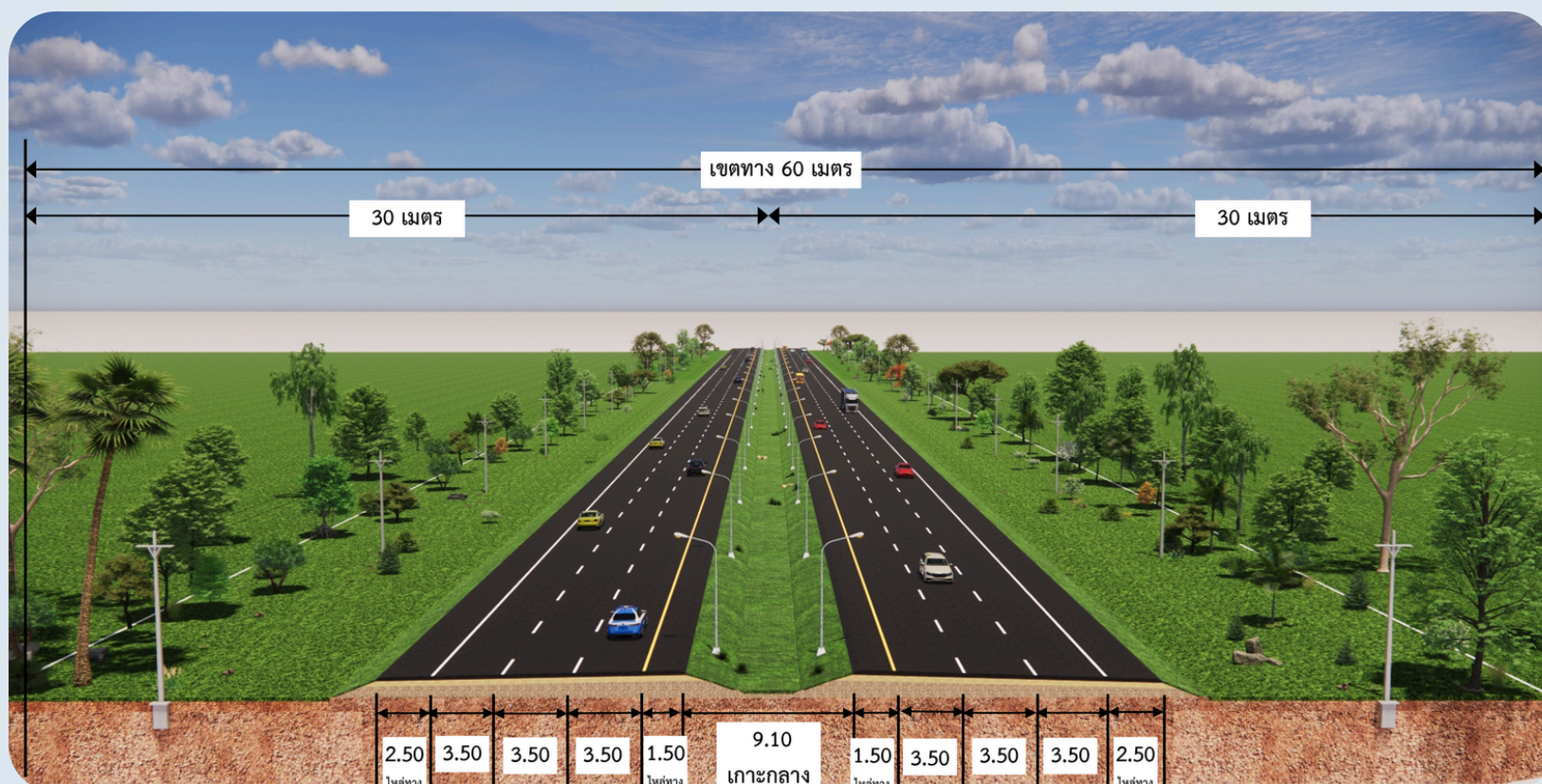
ข้อดี

- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคต
- ช่วยป้องกันรถจักรยานยนต์ข้ามไปยังช่องจราจรฝั่งตรงข้าม
- ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
- ใช้ประโยชน์จากความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยว หรือกลับรถได้ดี
- มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและป้ายจราจรได้
- การบำรุงรักษาเกาะกลางง่าย

ข้อด้อย

- ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชน ประสานงากันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน
- อาจจะมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

รูปแบบที่ 2 : เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)



แนวคิดรูปตัดทางหลวงในเบื้องต้น

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

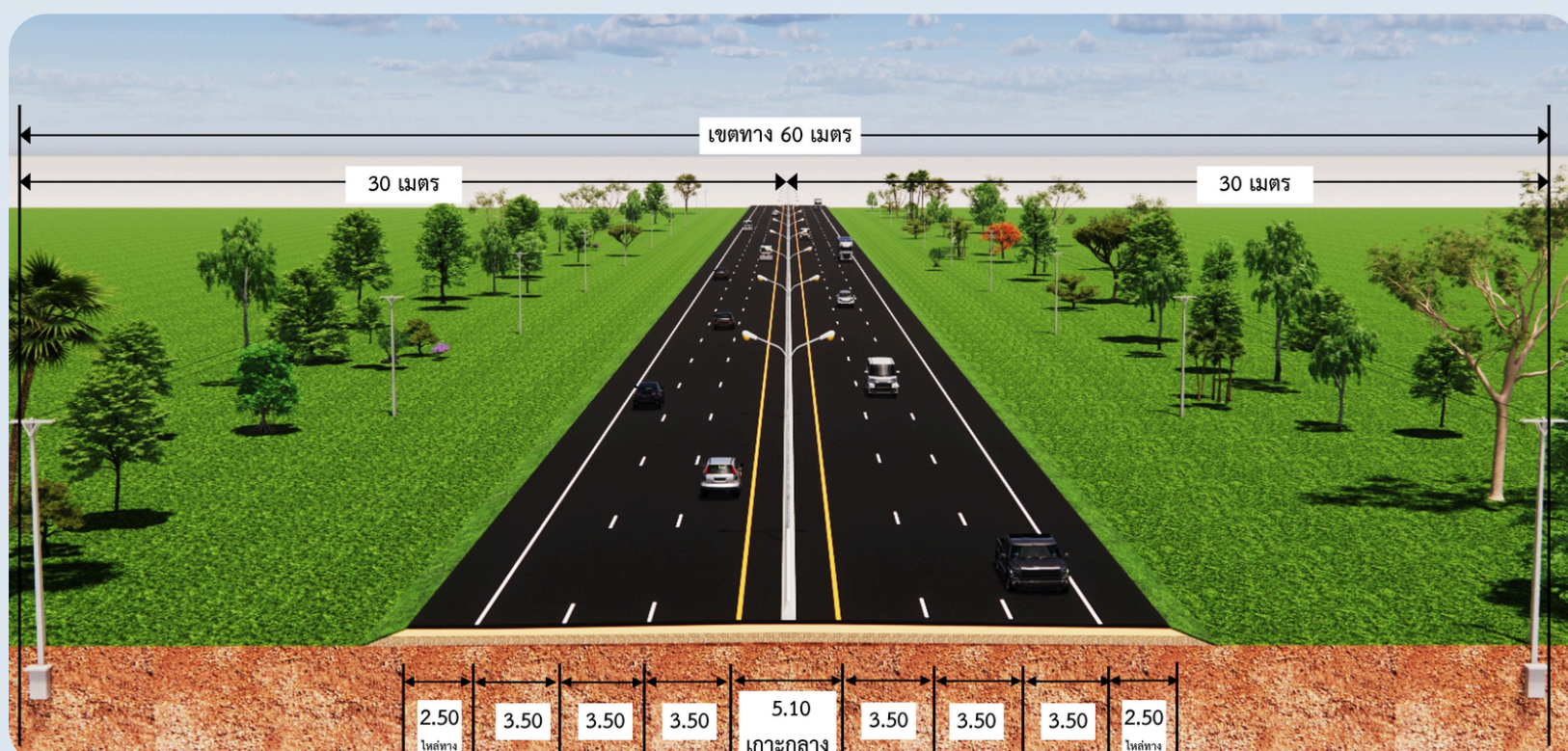
ข้อดี

- ความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้ดีมาก
- ความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูง ในกรณีที่เกิดเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ทำให้ข้ามฝั่งไปชนประสานงาได้ง่าย หรืออาจติดราวกันอันตรายช่วย
- มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายจราจรได้
- การระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี
- ค่าก่อสร้างถูกที่สุด

ข้อด้อย

- รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปในร่องเกาะกลาง เพื่อข้ามไปยังช่องจราจรฝั่งตรงข้ามได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกันอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน
- การบำรุงรักษาเกาะกลางค่อนข้างยุ่งยาก เนื่องจากต้องมีการตัดหญ้าที่บริเวณเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ
- ไม่สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคต

รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)



แนวคิดรูปตัดทางหลวงในเบื้องต้น

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต มักนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจากหากเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลางกำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานงาได้ โดยรูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร

ข้อดี

- ช่วยป้องกันไม่ให้รถที่เสียหลักข้ามมาชนประสานงาได้
- สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ข้ามไปยังช่องจราจรฝั่งตรงข้ามได้
- การบำรุงรักษาเกาะกลางง่ายที่สุด

ข้อด้อย

- อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
- มีพื้นที่เกาะกลางรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายจราจรน้อย
- การจัดการช่องรอเลี้ยวและจุดกลับรถได้ไม่ค่อยดี
- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเดิมรูปแบบในอนาคตน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
- ค่าก่อสร้างสูงที่สุด



1. ทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067)

รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเมืองต้น

ออกแบบทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประจักษ์ เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประจักษ์ ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประจักษ์
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง
- รูปแบบนี้ไม่บังคับทัศนียภาพของผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- ราคาก่อสร้างสูง
- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก
- ระบบระบายน้ำมีความซับซ้อน
- มีผลกระทบด้านทรัพยากรดินมาก เนื่องจากต้องขุดดินเพื่อก่อสร้างทางลอด
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทิศทางสายหลักสูง

รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเมืองต้น

ออกแบบสะพานบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประจักษ์ เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประจักษ์ ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประจักษ์
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ไม่ยุ่งยาก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก

ข้อด้อย

- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง
- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- รูปแบบนี้มีสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางหลัก

รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเมืองต้น

ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) เข้า-ออก ระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 และ หมายเลข 2067 (ระดับ 2) เพื่อเดินทางไป อ.โนนสูง ได้โดยไม่ต้องมีสัญญาณไฟจราจร เพื่อให้จราจรสามารถเดินทางได้สะดวกทุกทิศทาง โดยรูปแบบนี้จะไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวงหมายเลข 2067

ข้อดี

- ค่าก่อสร้างไม่สูง
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประจักษ์ ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประจักษ์
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาได้ดี ทั้งทิศทางจาก อ.ประจักษ์ ไป อ.โนนสูง และทิศทางจาก อ.โนนสูง ไป อ.เมืองนครราชสีมา โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน

ข้อด้อย

- สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก ทั้งในทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองมากที่สุด เนื่องจากมีสะพาน 2 ตัว
- มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในทิศทางสายรอง
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างทั้งทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองสูงมาก



2. ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206)

รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเมืองต้น

ออกแบบทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ปะทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจาก อ.ปะทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ปะทาย
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง
- รูปแบบนี้ไม่บดบังทัศนียภาพของผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

- ราคาค่าก่อสร้างสูง
- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก
- ระบบระบายน้ำมีความซับซ้อน
- มีผลกระทบด้านทรัพยากรดินมาก เนื่องจากต้องขุดดินเพื่อก่อสร้างทางลอด
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างบนทิศทางสายหลักสูง

รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเมืองต้น

ออกแบบสะพานบนทางหลวงหมายเลข 2 (แบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร) ไป-กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ปะทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณแนวเส้นทาง

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจาก อ.ปะทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ปะทาย
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ไม่ยุ่งยาก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก

ข้อด้อย

- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง
- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- รูปแบบนี้มีสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางหลัก

รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเมืองต้น

ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง (ทิศทางละ 1 ช่องจราจร) เข้า-ออก ระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 และหมายเลข 206 (ระดับ 2) เพื่อเดินทางไป อ.พิมาย ได้โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร เพื่อให้จราจรสามารถเดินทางได้สะดวกทุกทิศทาง โดยรูปแบบนี้มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวงหมายเลข 206

ข้อดี

- ค่าก่อสร้างไม่สูง
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจาก อ.ปะทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ปะทาย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาได้ดี ทั้งสองทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.พิมาย และทิศทางจาก อ.พิมาย ไป อ.ปะทาย โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน

ข้อด้อย

- สะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยก ทั้งบนทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองมากที่สุด เนื่องจากมีสะพาน 2 ตัว
- มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในทิศทางสายรอง
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ยาก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างทั้งทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองสูงมาก

เกณฑ์การพิจารณาการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการและรูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสม ประกอบด้วย ปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน 30 คะแนน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน รวม 100 คะแนน โดยมีรายละเอียดแต่ละปัจจัยมีดังนี้

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบ เกาะกลางทางหลวง



ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต
- ความปลอดภัยของรถทางตรง
- การกลับรถและการเลี้ยว
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง
- การระบายน้ำบนผิวจราจร



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

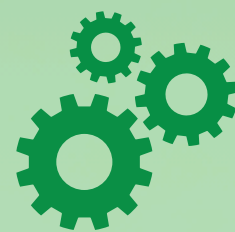
- ด้านราคาค่าก่อสร้าง
- ด้านการซ่อมบำรุงรักษา



ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน
- ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบ ทางแยกต่างระดับ



ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร
 - ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay)
- ความปลอดภัยในการจับที่
- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง
- ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา



ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท)
- ราคาค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น (ล้านบาท)



ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- การโยกย้ายและเวนคืน
 - จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน
 - จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการจะดำเนินการศึกษาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569) และแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ (สิงหาคม 2567) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ขอบเขตการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น
(Initial Environmental Examination; IEE)

+



การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขึ้นรายละเอียด
(Environmental Impact Assessment; EIA)

ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการ

แหล่งโบราณคดีที่พบในพื้นที่โครงการ



ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบึง , เนินดินเอี้ยด จุดที่ 1 เนินดินเอี้ยด จุดที่ 2 เนินดินเอี้ยด จุดที่ 3 , โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) และชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) จะครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 31 ปัจจัย

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา



1. สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ รวม 9 ปัจจัย

1. ภูมิสังคม
2. ทรัพยากรดิน
3. ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
4. น้ำผิวดิน
5. น้ำใต้ดิน
6. น้ำทะเล
7. อากาศ และบรรยากาศ
8. เสียง
9. ความสั่นสะเทือน



2. สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ รวม 4 ปัจจัย

1. นิเวศวิทยาทางบก
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ
3. พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ
4. พื้นที่ชุ่มน้ำ



3. ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ รวม 7 ปัจจัย

1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค
2. การคมนาคมขนส่ง
3. สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
4. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ
5. การเกษตรกรรม
6. นันทนาการ
7. การใช้ที่ดิน



4. ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 11 ปัจจัย

1. เศรษฐกิจ-สังคม
2. การโยกย้ายและการเวนคืน
3. การสาธารณสุข
4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย
5. การแบ่งแยก
6. อุบัติเหตุและความปลอดภัย
7. ความปลอดภัยในสังคม
8. สุขภาพ
9. ผู้ใช้ทาง
10. โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม
11. สุนทรียภาพและทัศนียภาพ



การทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม



รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่างๆ



ทบทวนรายงานการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้อง หรือมีผลกระทบกับโครงการ



ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)



การศึกษารายละเอียดโครงการ



การศึกษาลักษณะโครงการเบื้องต้น



รวบรวมข้อมูลภูมิทัศน์ / สำรวจภาคสนามเบื้องต้น



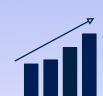
ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่ำ



กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไข ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป



ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบปานกลาง - สูง

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)



สำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ รวบรวมข้อมูลภูมิทัศน์เพิ่มเติมและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชน



ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด



มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



มาตรการส่งเสริมและปรับปรุง คุณภาพสิ่งแวดล้อม



มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม



จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เสนอกรมทางหลวง

กรมทางหลวง นำเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)



กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการปรึกษาหารือ แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการ และร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบในทุกๆ ด้านจากการดำเนินโครงการ รวมถึงเพื่อเป็นการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เว็บไซต์โครงการ เป็นต้น อันจะส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานทุกภาคส่วนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการเพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุดต่อไป

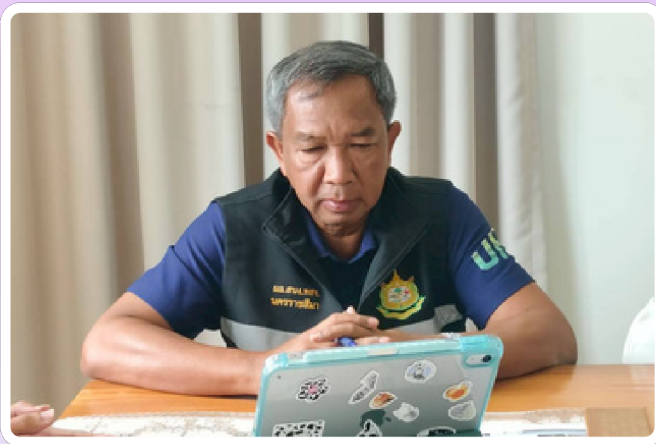
แนวทางการดำเนินงาน



การมีส่วนร่วมของประชาชน

1. เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) โดยได้ดำเนินการเข้าพบระหว่างวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2569 และ 20-22 พฤษภาคม พ.ศ. 2569



ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครราชสีมา



นายอำเภอโนนสูง



ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา



รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา

2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม 3B ชั้น 3 อาคารพณมวันท์ วิทยาลัยเทคโนโลยีพณมวันท์ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 249 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา)



ผู้แทนทางหลวงกล่าวรายงานประชุม



ประธานกล่าวเปิดการประชุม



ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ช่วงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

3

3. การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

ระหว่างวันที่ 14-18 กันยายน พ.ศ. 2569

4

4. การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2569

5

5. การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570

6

6. การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนพฤษภาคม 2570



ติดตามข้อมูลข่าวสารของโครงการ

เว็บไซต์โครงการ



www.hw2-nakhonratchasima-to-prathai.com

Facebook โครงการ



Facebook : na.2 นครราชสีมา-ประทาย

Line Official โครงการ



Line Official : na.2 โคราช-ประทาย

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 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 : 02-509-9000 ต่อ 1313
นางสาวสินีนารถ โอจารุทิพย์
อีเมล : sineenart.o@team.co.th



ด้านสิ่งแวดล้อม

และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 # 138
นายเจษฎา เกตุแห่ง
อีเมล : jedsada.k@team.co.th



ด้านวิศวกรรมจราจร

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด

1199 อาคารปิยะวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน
แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 08 9164 5191
(นายอดิศักดิ์ วัฒนชัยศิริกุล)
อีเมล : adisak.wmu@gmail.com