กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา สำรวจและออกแบบปรับปรุง และแก้ไขปัญหาจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 2

ตอน นครราชสีมา - ประทาย



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

เสนอโดย

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

พฤศจิกายน 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 14

6. การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ 16

6.1 รูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ 16

6.2 การศึกษารูปแบบการพัฒนาทางแยกโครงการ 21

6.2.1 ทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) บริเวณ กม.175+000 21

6.2.2 ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) บริเวณ กม.197+000 25

6.3 แนวคิดในการพัฒนารูปแบบจุดกลับรถของโครงการเบื้องต้น 31

6.4 แนวคิดในการพัฒนารูปแบบสะพานลอยของโครงการเบื้องต้น 33

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม 35

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม 35

7.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 36

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม 38

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา 38

สารบัญ

หน้า

8. การมีส่วนร่วมของประชาชน 46
8.1 แนวทางการศึกษา 46
8.2 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ 46
8.3 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา 46
8.3.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม 46
8.3.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 49
8.3.3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) 55

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป 76
9.1 ด้านวิศวกรรม 76
9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม 76
9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน 76

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม 77

สารบัญตาราง

ตารางที่ **หน้า**

4-1 พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 6
5-1 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (AADT) บนทางหลวงพื้นที่ศึกษา ปี พ.ศ. 2563 – 2568 16
6-1 สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงโครงการ 21
6-2 สรุปผลการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) 28
6-3 สรุปผลการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) 29
6-4 ตำแหน่งจุดกลับรถต่างระดับเบื้องต้น 31
6.5 ตำแหน่งสะพานลอยของโครงการเบื้องต้น 33
7-1 ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ 35
7-2 พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000) 39
7-3 พื้นที่ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800) 41
7-4 สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 43
8-1 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 51
8-2 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 1 ตำบลตาจั่น 59
8-3 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 2 ตำบลหลุมข้าว 61
8-4 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา กลุ่มที่ 3 ตำบลกระเบื้องใหญ่ และตำบลธารปราสาทของกลุ่มที่ 3 ตำบลกระเบื้องใหญ่ และตำบลธารปราสาท (ทต.ตลาดแค) 62
8-5 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 4 ตำบลธารปราสาท (อบต.ธารปราสาท) 64
8-6 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 5 ตำบลดอนชมพู 66
8-7 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 6 ตำบลบิง 68
8-8 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 7 ตำบลดอนหวาย 70
8-9 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 8 ตำบลโตนด 72
8-10 สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา กลุ่มที่ 9 ตำบลใหม่ 73

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 และการมีส่วนร่วมของประชาชนในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 8
5-1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน 10
5-2 โครงข่ายทางถนนบริเวณพื้นที่โครงการ 11
5-3 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ 12
5-4 โครงข่ายทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา 15
5-5 ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2568 15
6-1 รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก 17
6-2 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกดร่อง 18
6-3 รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต 19
6-4 รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร 22
6-5 รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร 23
6-6 รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง 24
6-7 รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร 25
6-8 รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร 26
6-9 รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง 27
6-10 รูปแบบทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) ที่เหมาะสมของโครงการ 30
6-11 ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) ที่เหมาะสมของโครงการ 30
6-12 รูปแบบสะพานข้ามแยก ช่องลอด 5.5 เมตร 32
6-13 รูปแบบสะพานบก ช่องลอด 5.5 เมตร 32
6-14 รูปแบบสะพานข้ามคลอง ช่องลอด 5.5 เมตร 32
6-15 จุดกลับรถและสะพานลอยของโครงการเบื้องต้น 34

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ **หน้า**

7-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 37
8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์..... 47
8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ..... 48
8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 49
8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) 50
8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)..... 56

เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

1. ความเป็นมาของโครงการ

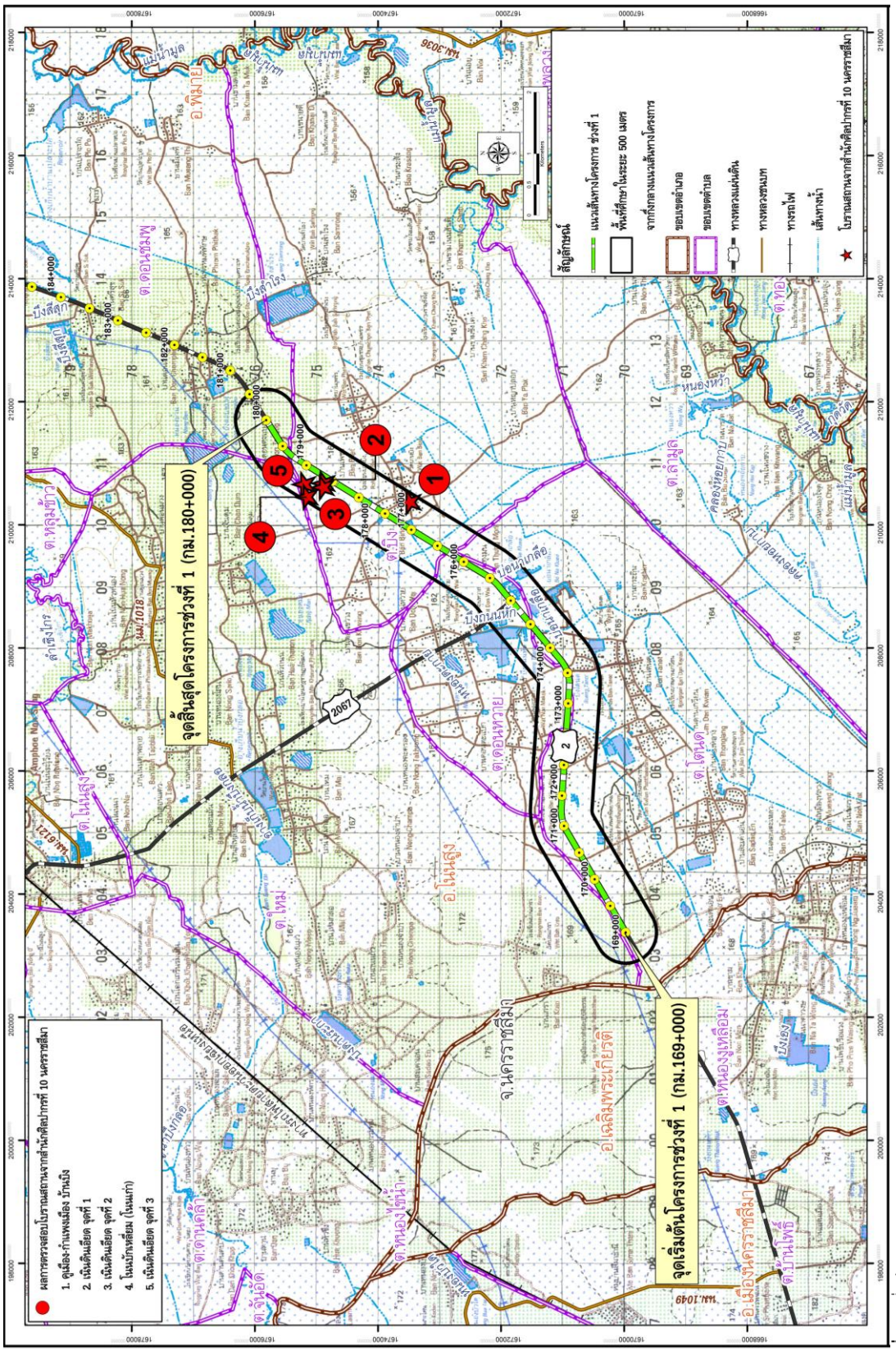
กรมทางหลวงได้จัดทำแผนการพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของแผนการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในแต่ละฉบับ โดยงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ๆ ซึ่งเป็นงบประมาณการก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพื่อเพิ่มมาตรฐานชั้นทางหลวงให้เป็นชั้นพิเศษขนาด 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงผิวจราจร งานก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับ ตลอดจนงานอำนวยความปลอดภัยต่าง ๆ ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการพัฒนาให้มีความสมบูรณ์และก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยในการดำเนินการดังกล่าว กรมทางหลวงจึงมีความจำเป็นจะต้องดำเนินการจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนการพัฒนา โดยเฉพาะงานทางด้านการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ส่งผลให้กรมทางหลวงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้าง “ที่ปรึกษา” เพื่อให้บริการในการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ตลอดจนการจัดเตรียมเอกสารข้อมูลเพื่อประกอบการประเมินราคา ประกวดราคา และการก่อสร้างของโครงการฯ เพื่อให้เป็นไปตามแผนการพัฒนาของกรมทางหลวงต่อไป

ถนนมิตรภาพ ทางหลวงหมายเลข 2 หรือทางหลวงสายสระบุรี-สะพานมิตรภาพจังหวัดหนองคาย เป็นหนึ่งในทางหลวงสายประธานทั้งสี่ของประเทศไทย โดยสายทางเริ่มที่จังหวัดสระบุรี มุ่งเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และสิ้นสุดที่จังหวัดหนองคาย ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย เกิดปัญหาการจราจรติดขัดโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณสองข้างทางมีชุมชนหนาแน่น มีสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทั้งพื้นที่เศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ทำให้เกิดความไม่สะดวก และความล่าช้าในการเดินทาง อีกทั้งทางหลวงสายนี้ยังมีข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ในการขยายถนน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงดังกล่าว และโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียงเพื่อให้การเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

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

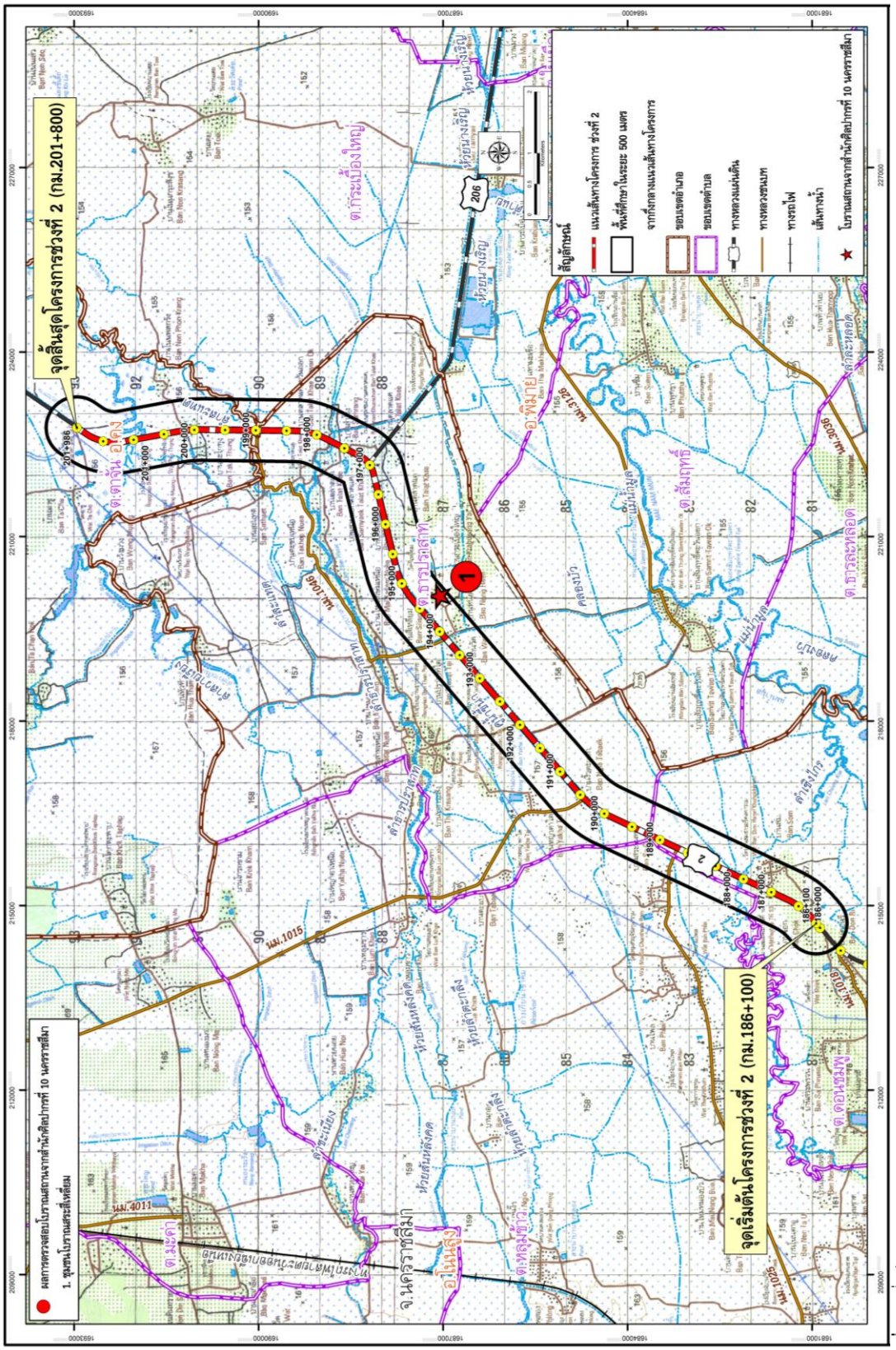
- **ช่วงที่ 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000)** : พบ 5 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบิง (กม.177+253) ระยะห่าง 335 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 1 (กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร และโนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร (ดัง**รูปที่ 1-1**)
- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)** : พบ 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร (ดัง**รูปที่ 1-2**)

ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568



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

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

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

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

สำหรับการประชุมในครั้งนี้ เป็นการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2) ซึ่งเป็นการประชุมครั้งที่ 3 ตามความก้าวหน้าของโครงการ เพื่อให้บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม และประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ พร้อมรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำ ข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบการศึกษาและออกแบบถนนของโครงการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

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

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม และประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม
- เพื่อนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณาคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของการพัฒนาโครงการ รวมทั้งข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในด้านอื่น ๆ มาประกอบการศึกษาของโครงการ

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 ตำบลบิง ตำบลดอนชมพู ตำบลหลุมข้าว ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง ตำบลตาจั่น อำเภอคง และตำบลกระเบื้องใหญ่ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา (ดัง**ตารางที่ 4-1** และ**รูปที่ 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 และมีจุดสิ้นสุดโครงการก่อนถึงสถานีบริการแก๊สสะบายดี บริเวณ กม.180+000 รวมระยะทาง 11 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลใหม่ ตำบลโตนด ตำบลดอนหวาย ตำบลบิง และตำบลดอนชมพู อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา รวม 20 หมู่บ้าน 6 ชุมชน
- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)** : มีจุดเริ่มต้นบริเวณบริษัท โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 1) จำกัด (KR1) บริเวณกม.186+100 และสิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีไฟฟ้าแรงสูงอำเภอคง บริเวณ กม.201+800 รวมระยะทาง 15.70 กิโลเมตร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลดอนชมพู ตำบลหลุมข้าว ตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง ตำบลตาจั่น อำเภอคง และตำบลกระเบื้องใหญ่ อำเภอพิมาย จังหวัดนครราชสีมา รวม 18 หมู่บ้าน 8 ชุมชน

ตารางที่ 4-1

พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	หมู่บ้าน
ช่วง 1 (กม.169+000 ถึง กม.180+000)				
นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	เทศบาลตำบลใหม่	หมู่ที่ 6 บ้านจันดุม และชุมชนจันดุม หมู่ที่ 10 บ้านถนนถั่ว และชุมชนถนนถั่ว หมู่ 10 หมู่ที่ 11 บ้านเกรา และชุมชนบ้านเกรา
		โตนด	องค์การบริหารส่วนตำบลโตนด	หมู่ที่ 1 บ้านสะเดาเอน หมู่ที่ 4 บ้านหนองงูเหลือม หมู่ที่ 5 บ้านโตนดเก่า หมู่ที่ 6 บ้านโตนด หมู่ที่ 8 บ้านทุ่งมน หมู่ที่ 10 บ้านใหม่สะเดาเอน
		ดอนหวาย	เทศบาลตำบลดอนหวาย	หมู่ที่ 1 บ้านดอนหวาย และชุมชนดอนหวายหมู่ 1 สามัคคี หมู่ที่ 5 บ้านโนนมะกอก และชุมชนโนนมะกอกร่วมใจพัฒนา หมู่ที่ 6 บ้านหนองบง และชุมชนหนองบงสามัคคี
		บิง	องค์การบริหารส่วนตำบลบิง	หมู่ที่ 1 บ้านเพชร หมู่ที่ 4 บ้านบุ หมู่ที่ 5 บ้านบิง หมู่ที่ 8 บ้านดอนขวาง หมู่ที่ 11 บ้านบิงมิตรภาพ หมู่ที่ 12 บ้านบิงพัฒนา
		ดอนชมพู	องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู	หมู่ที่ 1 บ้านดอนชมพู หมู่ที่ 9 บ้านดอนตะแบง
1 จังหวัด	**1 อำเภอ**	**5 ตำบล**	**5 เขตการปกครอง**	**20 หมู่บ้าน 6 ชุมชน**

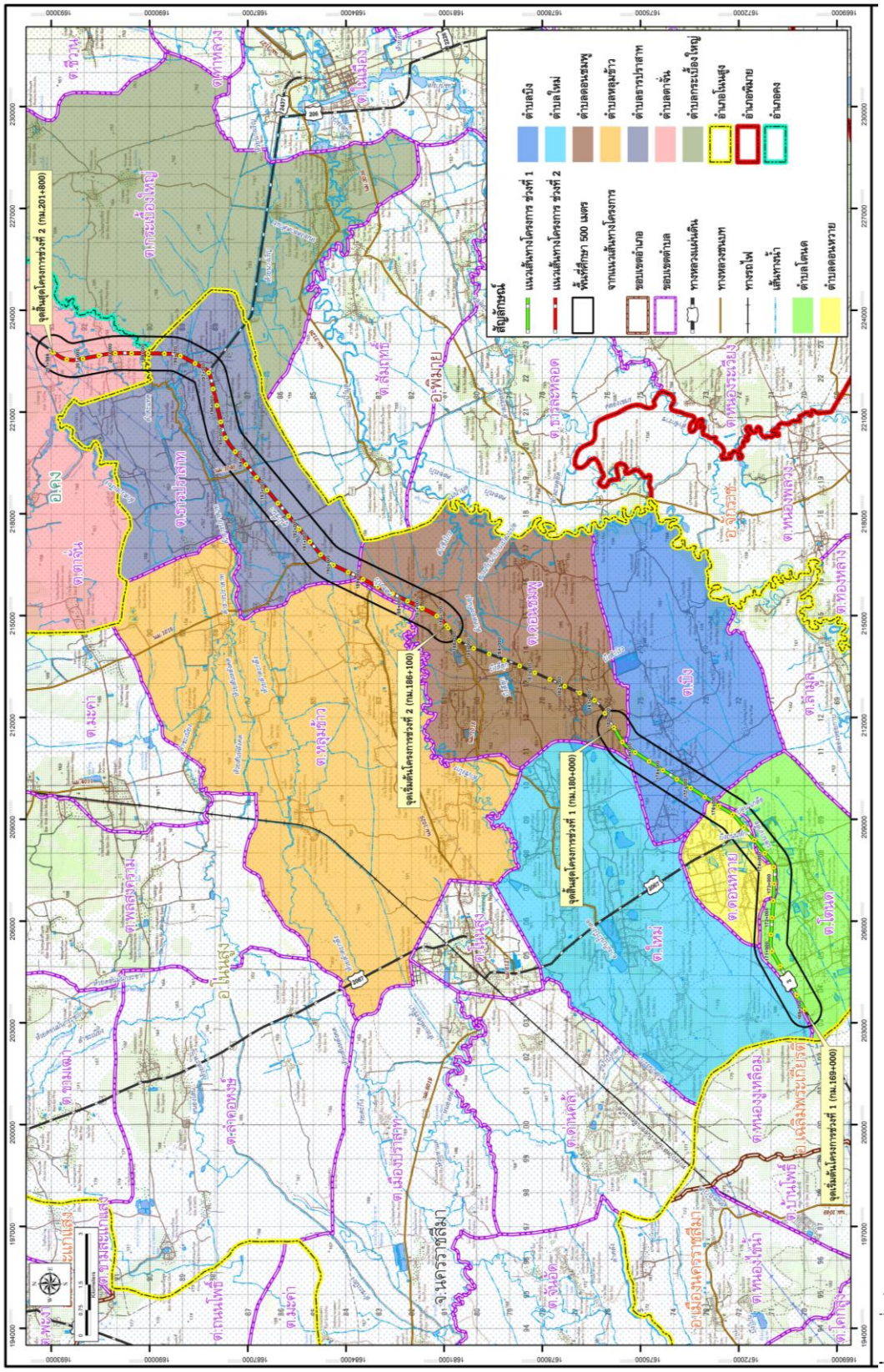
ตารางที่ 4-1

พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ต่อ)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	เขตการปกครอง	หมู่บ้าน
ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)				
นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู	หมู่ที่ 2 บ้านส้ม หมู่ที่ 5 บ้านดอนรี หมู่ที่ 11 บ้านจอก
		หลุมข้าว	องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว	หมู่ที่ 3 บ้านสระจันทร์ หมู่ที่ 8 บ้านไพล
		ธารปราสาท	องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท	หมู่ที่ 5 บ้านใหม่เกษมใต้ หมู่ที่ 6 บ้านหญ้าคาใต้ หมู่ที่ 7 บ้านปราสาทใต้ หมู่ที่ 10 บ้านหนองแหน หมู่ที่ 11 บ้านสะแทด หมู่ที่ 16 บ้านงิ้วตะแบก หมู่ที่ 17 บ้านธารปราสาท หมู่ที่ 19 บ้านหนองแหนพัฒนา
			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**	**18 หมู่บ้าน 8 ชุมชน**

ที่มา : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 4-1 พื้นที่ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนในรัศมีระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

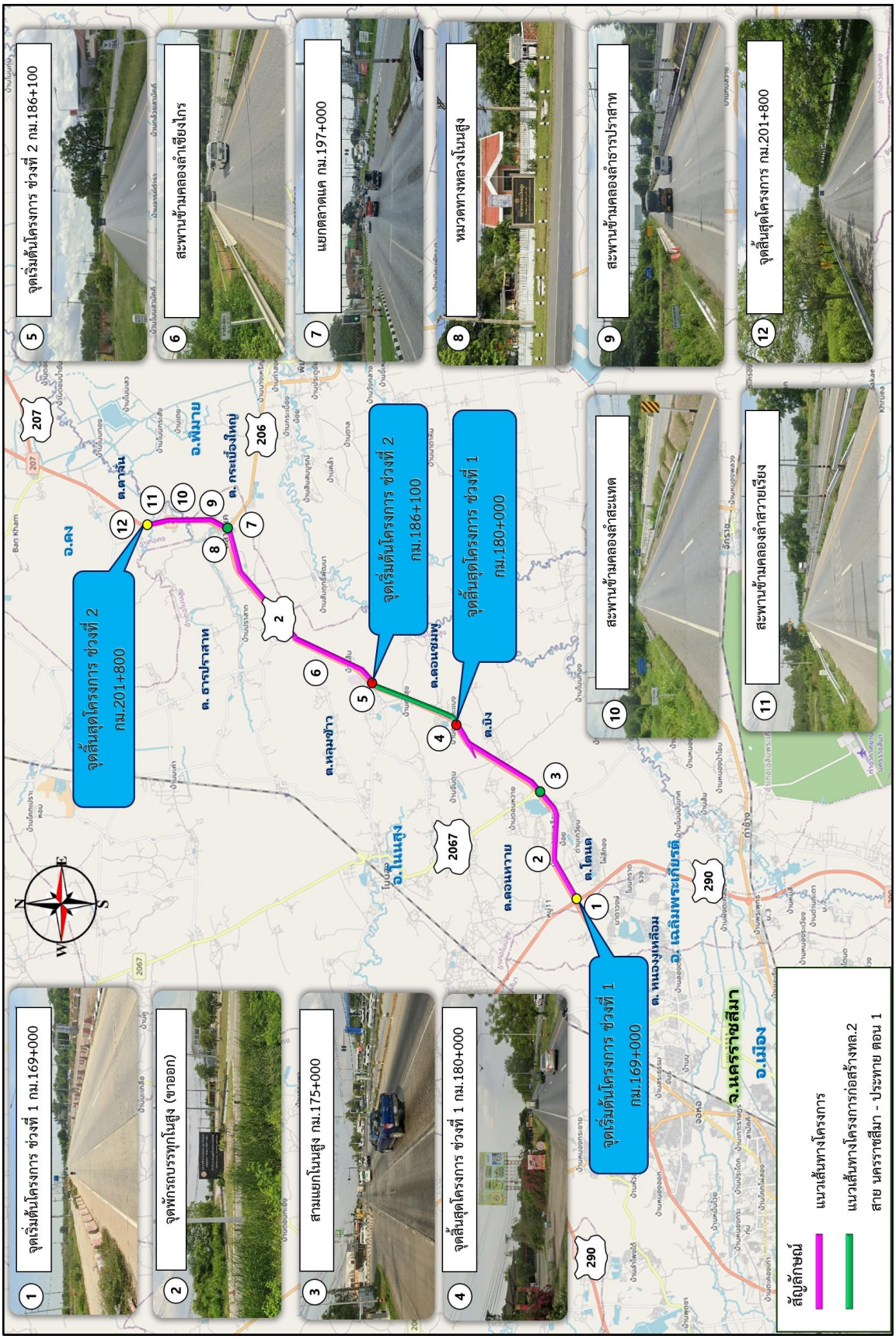
5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

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 และมีจุดสิ้นสุดโครงการก่อนถึงสถานีบริการแก๊สสะบายดี บริเวณ กม.180+000 รวมระยะทาง 11 กิโลเมตร
- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)** : มีจุดเริ่มต้นบริเวณบริษัท โซล่า เพาเวอร์ (โคราช 1) จำกัด (KR1) บริเวณกม.186+100 และสิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีไฟฟ้าแรงสูงอำเภอคง บริเวณ กม.201+800 รวมระยะทาง 15.70 กิโลเมตร

ปัจจุบันถนนทั่วไปมีขนาด 4-6 ช่องจราจร โดยสภาพพื้นที่สองฝั่งถนนส่วนใหญ่เป็นที่ราบ มีพื้นที่เกษตรกรรม สลับพื้นที่โล่งและชุมชน สำหรับในช่วงต้นมีถนนขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 9 กิโลเมตร สภาพพื้นที่สองฝั่งถนนจะเป็นพื้นที่ชุมชนเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นถนนจะมีขนาด 4 ช่องจราจรตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยแนวเส้นทางตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 2067 (ดอนหวาย - ขามสะแกแสง) ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร (ทางแยกโนนสูง) และยังตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 206 (ตลาดแค – หินดาด) ซึ่งเป็นทางแยกระดับพื้นมีสัญญาณไฟจราจร (ทางแยกตลาดแค) รวมถึงแนวเส้นทางผ่านลำน้ำต่าง ๆ เช่น คลองลำเชียงไกร คลองลำธารปราสาท คลองลำสะแทด และคลองลำสวายเรียง เป็นต้น ดังแสดงใน**รูปที่ 5-1**



รูปที่ 5-1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

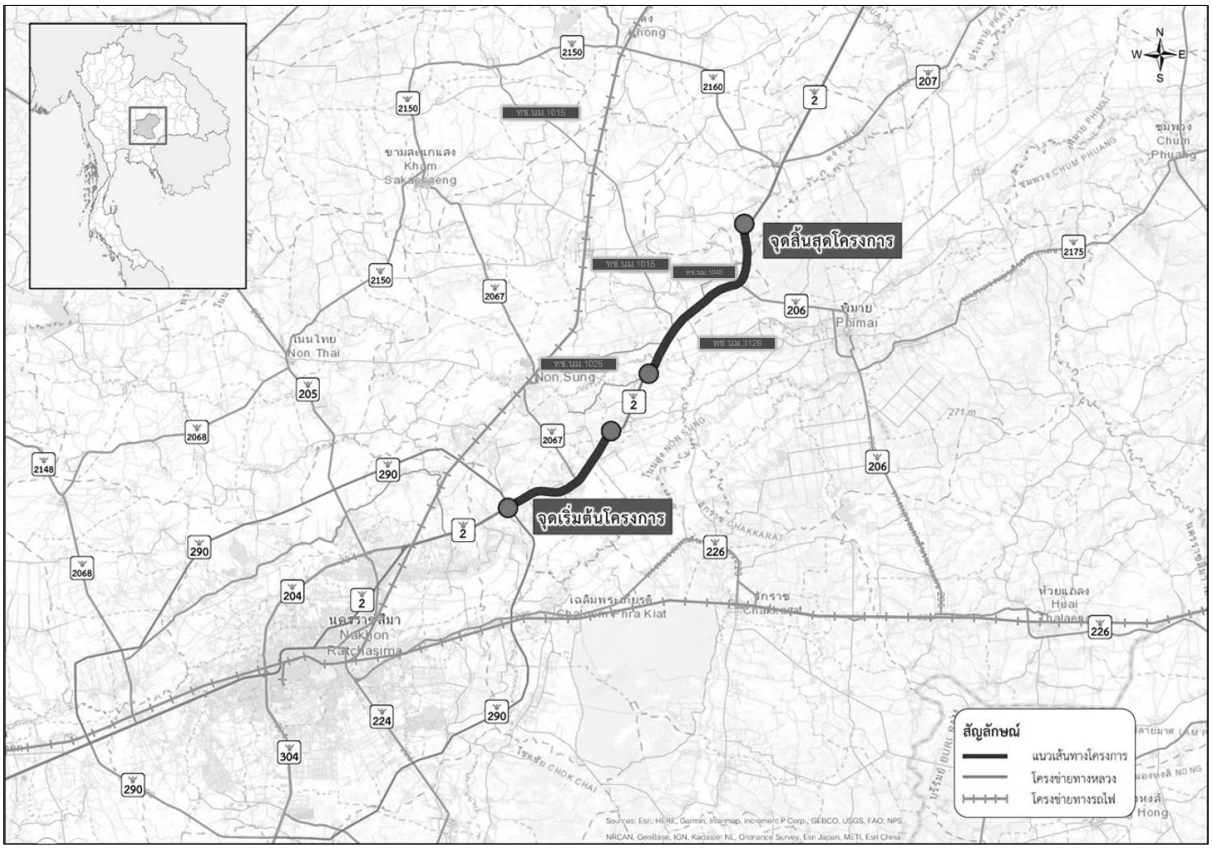
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

5.2 โครงข่ายคมนาคมที่เกี่ยวข้อง

โครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ศึกษา จะมีทั้งทางถนน และทางราง มีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 โครงข่ายทางถนน

โครงข่ายทางถนนจะเป็นเส้นทางหลักที่รองรับการเดินทาง และการขนส่งทางบกบริเวณพื้นที่โครงการรวมทั้งเชื่อมต่อกับจังหวัดใกล้เคียง โดยมีทางหลวงสายสำคัญ ดังแสดงใน**รูปที่ 5-2** และ**รูปที่ 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 เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย 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 บริเวณสามแยกโนนสูง ที่ตำบลดอนหวาย อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา แนวเส้นทางมุ่งขึ้นไปทางทิศเหนือ และสิ้นสุดแนวเส้นทางที่ทางหลวงหมายเลข 2150 ตำบลพะงาด 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 – บ้านเพิก 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 – บ้านสะแทด 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 แนวเส้นทางของโครงการตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 2 บริเวณ กม. 169+000 ถึง กม. 180+000 และช่วง กม. 186+100 ถึงกม. 201+800 รวมระยะทางประมาณ 26.700 กิโลเมตร มีทางแยกที่สำคัญ ได้แก่ แยกโนนสูง และแยกตลาดแค ซึ่งในปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่ผ่านแนวเส้นทางและทางแยกค่อนข้างมาก ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่จะมีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นมากกว่าในช่วงปกติ ทำให้การเดินทางที่ต้องผ่านช่วงบริเวณดังกล่าว ไม่สามารถทำความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางได้ดี และส่งผลให้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเกิดความล่าช้าบริเวณทางแยกทั้งสองทางแยก

5.2.2 โครงข่ายทางรถไฟ

ปัจจุบันมีโครงข่ายทางรถไฟใกล้เคียงบริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 2 สาย ดังแสดงใน**รูปที่ 5-4** ได้แก่

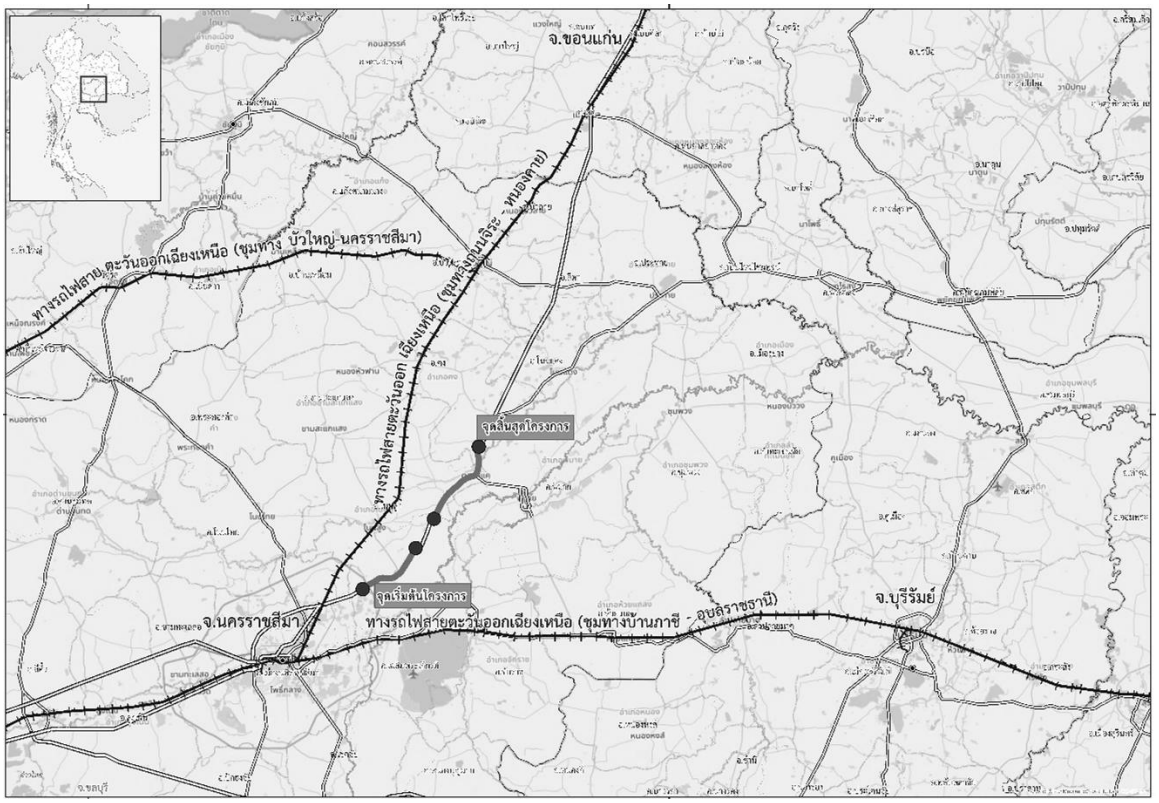
เส้นทางรถไฟชุมทางถนนจิระ - จังหวัดหนองคาย เป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อการเดินทางจากภาคกลางสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พาดผ่านจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย โดยเริ่มจากสถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา และสุดปลายทางที่จังหวัดหนองคาย มีจำนวนสถานีรถไฟทั้งหมด 49 สถานี รวมระยะทางโดยประมาณ 628 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันได้พัฒนาเป็นรถไฟทางคู่ความเร็วปานกลาง เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 และสุดปลายทางที่สถานีรถไฟท่านาแล้ง

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

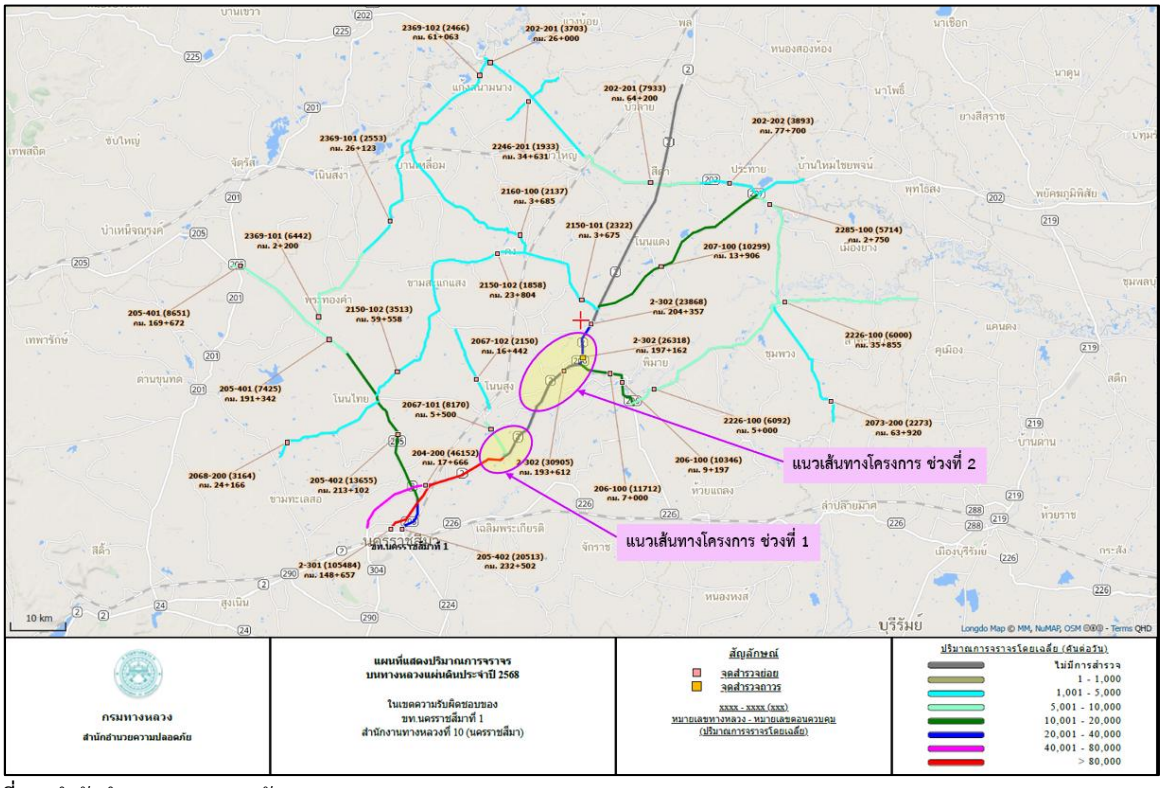
5.3 ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา

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

ข้อมูลปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี รวมถึงอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 – 2568 แสดงใน**ตารางที่ 5-1** โดยปี พ.ศ.2568 เป็นข้อมูลล่าสุดที่นำมาใช้ในการศึกษา และพบว่าจุดที่มีปริมาณจราจรที่สูงที่สุดในพื้นที่โครงการนั้นอยู่บนทางหลวงหมายเลข 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



รูปที่ 5-4 โครงข่ายทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา



ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2569

รูปที่ 5-5 ข้อมูลปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ศึกษา พ.ศ. 2568

ตารางที่ 5-1

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

หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	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. การศึกษารูปแบบการพัฒนาโครงการ

สำหรับโครงการนี้เป็นการศึกษารูปแบบการพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา – ประทาย จึงไม่ต้องมีการศึกษาคัดเลือกแนวเส้นทาง แต่จะเป็นการศึกษารูปแบบของการพัฒนาทางหลวงของโครงการ โดยแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ

1) การศึกษารูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ
2) การศึกษารูปแบบการพัฒนาทางแยกของโครงการ

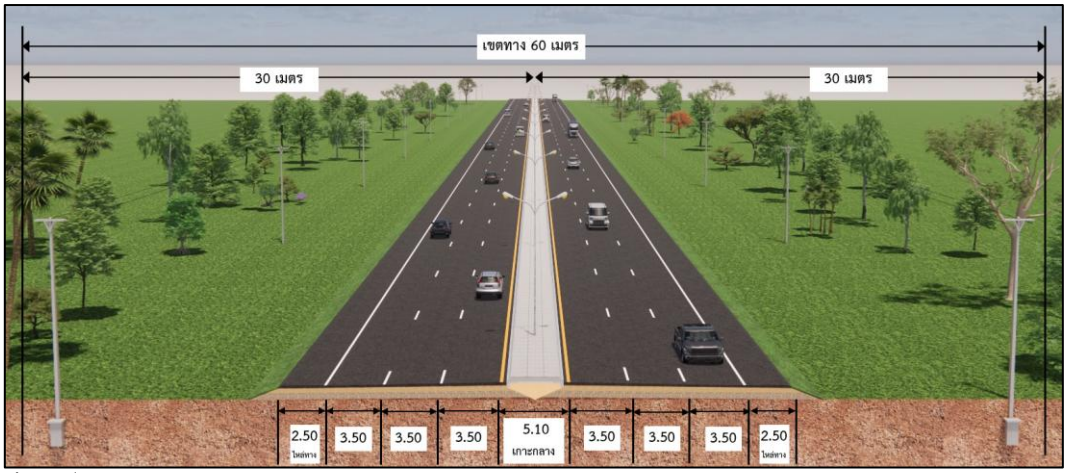
6.1 รูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ

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

โดยทั่วไปเกาะกลางแบบเกาะสีเหมาะสำหรับทางหลวงสายรองที่ไม่ใช่โครงข่ายที่สำคัญ และมีปริมาณจราจรไม่สูง หรือใช้กับทางหลวงในเมืองที่มีข้อจำกัดเรื่องเขตทาง กรณีที่มีรถเลี้ยวเข้าออกสองข้างทางมากหรือมีอุบัติเหตุสูงจึงมีลักษณะที่ไม่เหมาะสม ดังนั้น บริษัทที่ปรึกษาจะศึกษาความเหมาะสมของรูปแบบเกาะกลาง โดยคัดเลือก 3 รูปแบบ เพื่อนำมาเปรียบเทียบและพิจารณาความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และการจราจรของโครงการ ดังต่อไปนี้

1) รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก (Raised Median)

เกาะกลางแบบยก พื้นที่บริเวณเกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งเสาไฟส่องสว่าง ซึ่งรูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ดังแสดงใน**รูปที่ 6-1**



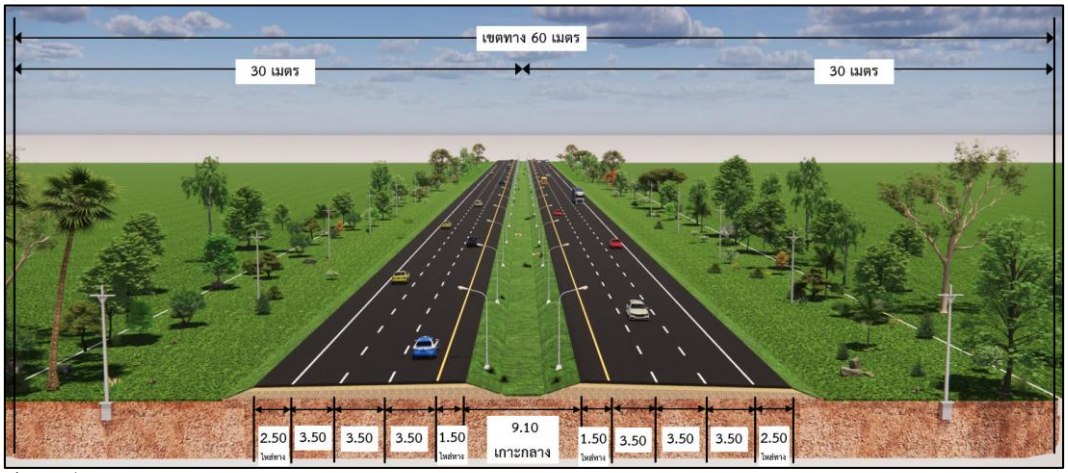
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-1 รูปแบบที่ 1 เกาะกลางแบบยก

ข้อดี	ข้อด้อย
– สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต – สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับขี่ข้ามฝั่งได้ – ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก – ใช้ประโยชน์จากความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้ดี – มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรได้ – การบำรุงรักษาเกาะกลางง่าย	– ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจจะเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกั้นอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน – อาจจะมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

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 6-2**



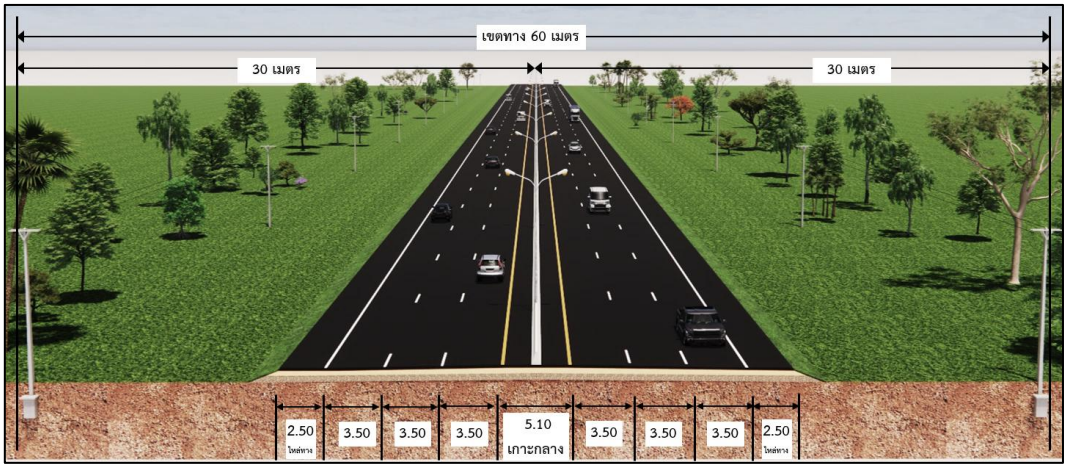
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-2 รูปแบบที่ 2 เกาะกลางแบบกดร่อง

ข้อดี	ข้อด้อย
– ความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้ดีมาก – ความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูง ในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสานงาได้ง่าย หรืออาจติดราวกั้นอันตรายช่วย – มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรได้ – การระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี – ค่าก่อสร้างถูกที่สุด	– รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปในร่องเกาะกลางเพื่อข้ามฝั่งได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกั้นอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน – การบำรุงรักษาเกาะกลางค่อนข้างยุ่งยาก เนื่องจากต้องมีการตัดหญ้าที่บริเวณเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ – ไม่สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต

3) รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต มักนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจากหากรถเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลางกำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานงาได้ โดยรูปแบบนี้เป็นการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร ให้มีขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ดังแสดงใน**รูปที่ 6-3**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-3 รูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต

ข้อดี	ข้อด้อย
– ช่วยป้องกันไม่ให้รถที่เสียหลักข้ามมาชนประสานงาได้ – สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับขี่ข้ามฝั่งได้ – การบำรุงรักษาเกาะกลางง่ายที่สุด	– อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำจนทำให้ระบายได้ไม่ทัน – มีพื้นที่เกาะกลางรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรน้อย – การจัดการช่องรอเลี้ยวและจุดกลับรถได้ไม่ค่อยดี – สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคตน้อยกว่ารูปแบบที่ 1 – ค่าก่อสร้างสูงที่สุด

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ

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

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	**ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)**	**ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)**
– สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต (12 คะแนน) – ความปลอดภัยของรถทางตรง (8 คะแนน) – การกลับรถและการเลี้ยว (5 คะแนน) – การละเมิดการใช้เกาะกลาง (5 คะแนน) – การระบายน้ำบนผิวจราจร (5 คะแนน)	– ด้านราคาค่าก่อสร้าง (20 คะแนน) – ด้านการซ่อมบำรุงรักษา (10 คะแนน)	– ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน (9 คะแนน) – ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง (9 คะแนน) – ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้ (7 คะแนน) – ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (10 คะแนน)

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงโครงการ

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาของโครงการในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงใน **ตารางที่ 6-1** พบว่ารูปแบบของเกาะกลาง ที่ได้คะแนนมากที่สุด คือ รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) ได้คะแนน 80.45 คะแนน จึงเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด และป้องกันรถขับขี่ปีนเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะแบบกดร่อง รวมทั้งมีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรได้และมีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อย มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างและผลกระทบด้านสุนทรียภาพน้อย

ตารางที่ 6-1

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงโครงการ

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	น้ำหนักคะแนน	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	1.1 สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต	12	12.00	8.64	10.08
	1.2 ความปลอดภัยของรถทางตรง	8	4.80	6.40	8.00
	1.3 การกลับรถและการเลี้ยว	5	4.00	5.00	2.00
	1.4 การละเมิดการใช้เกาะกลาง	5	3.00	2.00	5.00
	1.5 ปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจร	5	1.00	4.00	2.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	35.00	24.80	26.04	27.08
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	2.1 ด้านราคาค่าก่อสร้าง	20	20.00	18.20	16.60
	2.2 ด้านการซ่อมบำรุงรักษา	10	6.00	2.00	8.00
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.00	26.00	20.20	24.60
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)	3.1 ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน	9	7.65	7.20	9.00
	3.2 ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง	9	9.00	7.02	8.28
	3.3 ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้	7	7.00	5.74	7.00
	3.4 ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ	10	6.00	10.00	2.00
	รวมคะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35.00	29.65	29.96	26.28
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน		100.00	80.45	76.20	77.96
อันดับ			**1**	**3**	**2**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

6.2 การศึกษารูปแบบการพัฒนาทางแยกโครงการ

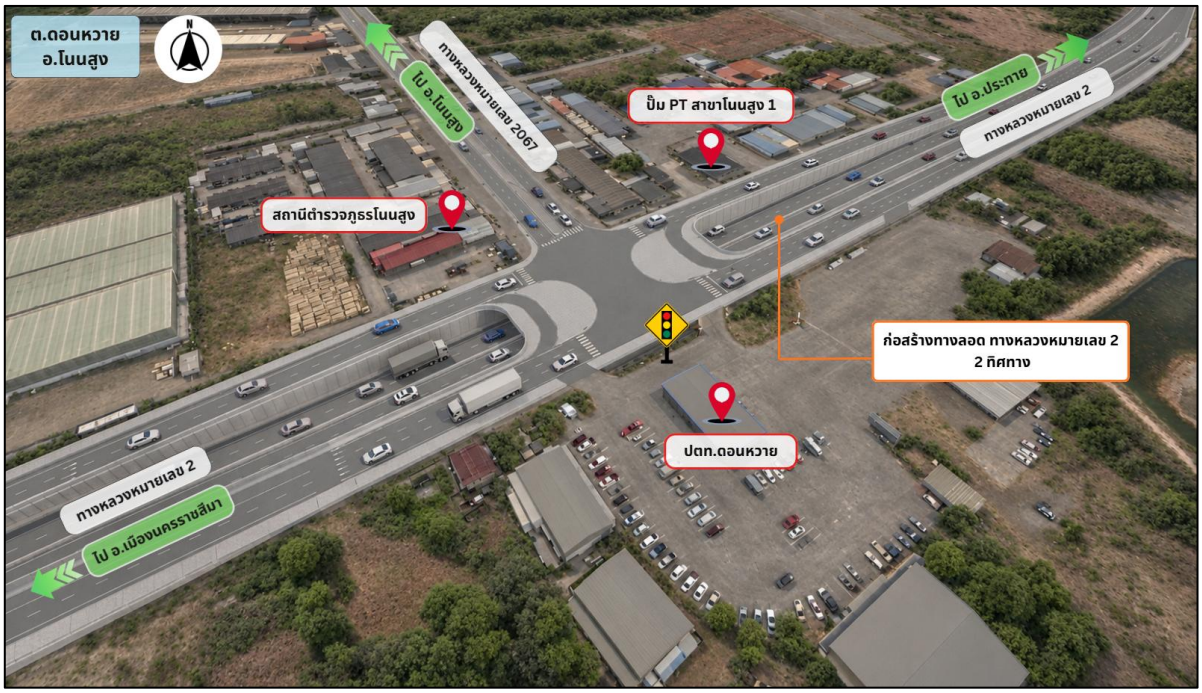
ทางแยกที่สำคัญของโครงการที่จะนำมาศึกษาและพัฒนาเป็นทางแยกต่างระดับ มี 2 แห่ง คือ ทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) และ ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.2.1 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 ดังแสดงใน**รูปที่ 6-4**



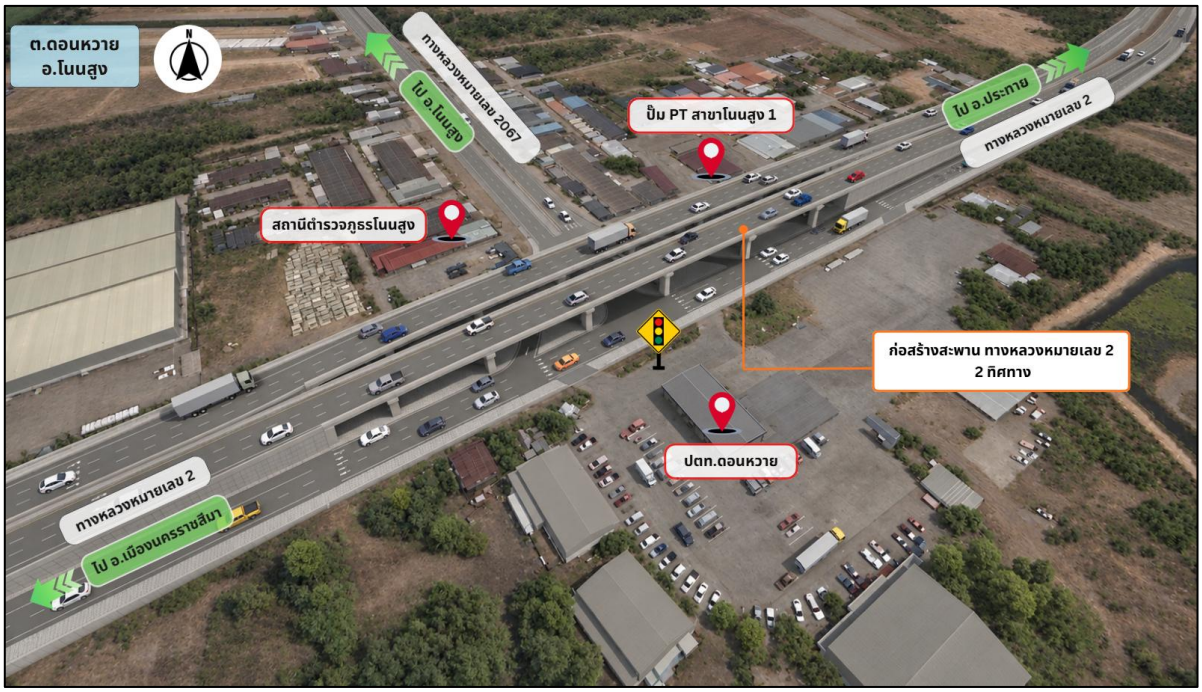
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-4 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 โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงใน**รูปที่ 6-5**



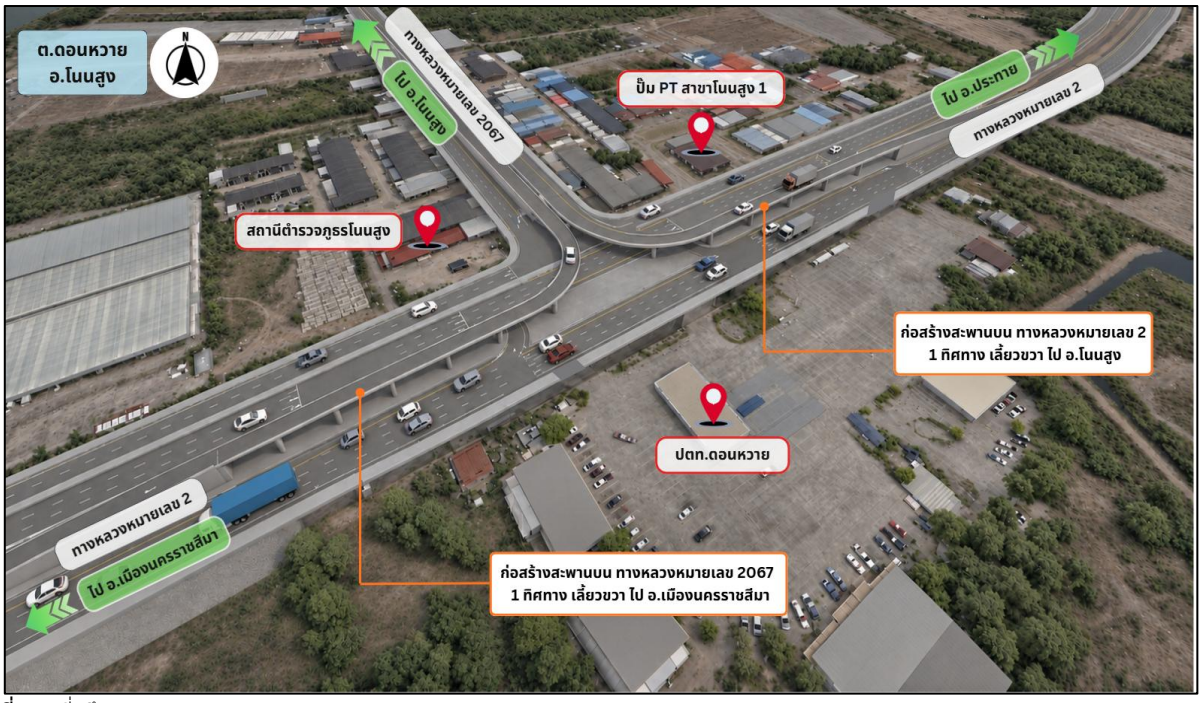
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-5 รูปแบบที่ 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 ดังแสดงใน**รูปที่ 6-6**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-6 รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง

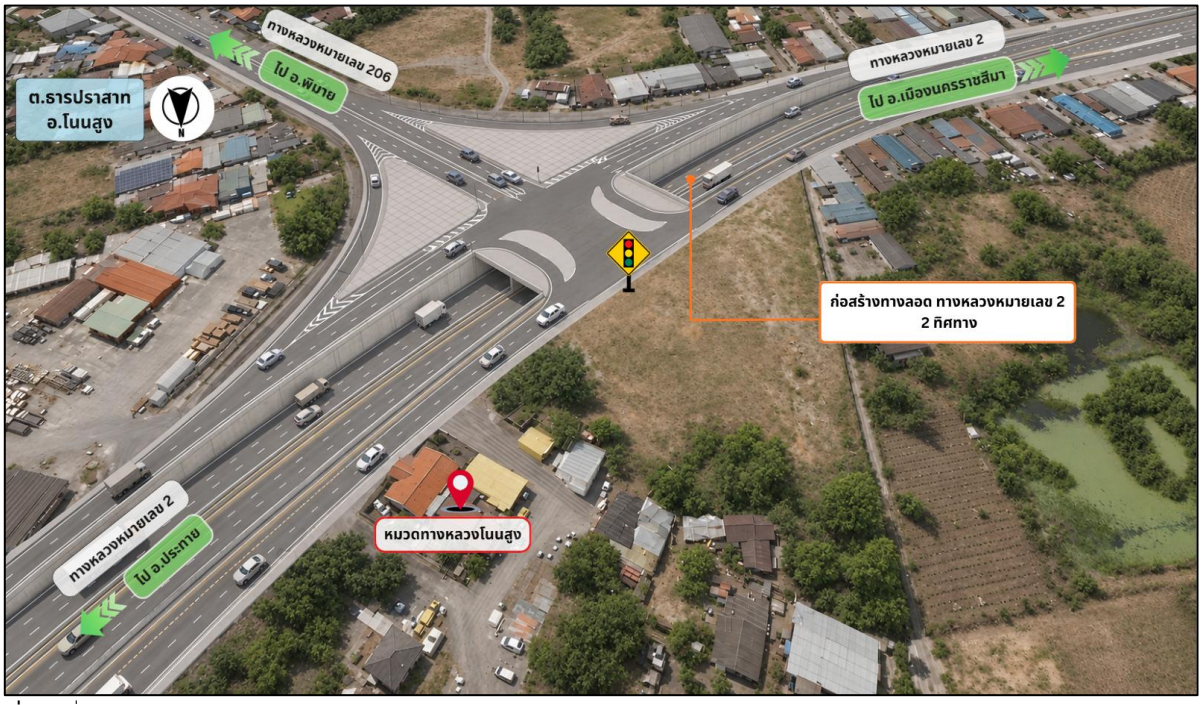
ข้อดี	ข้อด้อย
– ค่าก่อสร้างไม่สูง – มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอเมืองนครราชสีมา และทิศทางจากอำเภอเมืองนครราชสีมาไปอำเภอประทาย – มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาได้ดี ทั้งทิศทางจากอำเภอประทายไปอำเภอโนนสูง และทิศทางจากอำเภอโนนสูงไปอำเภอเมืองนครราชสีมาโดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร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

6.2.2 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 โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงใน**รูปที่ 6-7**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-7 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 โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา รูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบริเวณทางแยก ดังแสดงใน**รูปที่ 6-8**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-8 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 เพื่อเดินทางไปอำเภอประทาย และหมายเลข 206 (ระดับ 2) เพื่อเดินทางไปอำเภอพิมาย ได้โดยไม่มีสัญญาณไฟจราจร เพื่อให้จราจรสามารถเดินทางได้สะดวกทุกทิศทาง โดยรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวงหมายเลข 206 ดังแสดงใน**รูปที่ 6-9**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-9 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 – มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างทั้งทิศทางสายหลักและทิศทางสายรองสูงมาก

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับ

การเปรียบเทียบรูปแบบทางแยกต่างระดับประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวม 100 คะแนน โดยมีการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย มีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)
– ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร ➢ ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay) (10 คะแนน) – ความปลอดภัยในการขับขี่ (10 คะแนน) – การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (10 คะแนน) – ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา (5 คะแนน)	– ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท) (20 คะแนน) – ราคาค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น (ล้านบาท) (10 คะแนน)	– การโยกย้ายและเวนคืน ➢ จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน (5 คะแนน) ➢ จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน (5 คะแนน) – ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน (5 คะแนน) – ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม (10 คะแนน) – ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (10 คะแนน)

ตารางที่ 6-2

สรุปผลการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067)

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	น้ำหนักคะแนน	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	1.1 ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร				
	1.1.1 ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay)	10	8.40	8.40	10.00
	1.2 ความปลอดภัยในการขับขี่	10	10.00	10.00	9.30
	1.3 การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง	10	6.70	10.00	5.40
	1.4 ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา	5	1.00	3.00	2.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	**35**	**26.10**	**31.40**	**26.70**
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	2.1 ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท)	20	12.00	19.80	20.00
	2.2 ราคาค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น (ล้านบาท)	10	10.00	10.00	4.00
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	**30**	**22.00**	**29.80**	**24.00**
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3.1 การโยกย้ายและเวนคืน				
	3.1.1 จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน(หลัง)	5	5.00	5.00	2.00
	3.1.2 จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน	5	5.00	5.00	2.00
	3.2 ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน	5	2.00	5.00	5.00
	3.3 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม	10	8.00	8.00	6.00
	3.4 ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ	10	10.00	8.00	6.00
	รวมคะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	**35.00**	**30.00**	**31.00**	**21.00**
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน		**100.00**	**78.10**	**92.20**	**71.70**
อันดับ			**2**	**1**	**3**

ตารางที่ 6-3

สรุปผลการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206)

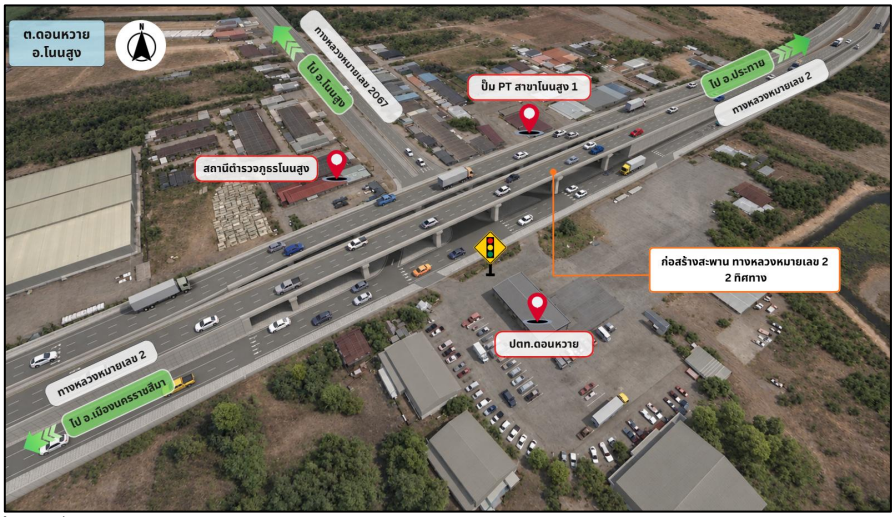
ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	น้ำหนักคะแนน	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
1.ด้านวิศวกรรมและจราจร	1.1 ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร				
	1.1.1 ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay)	10	9.40	9.40	10.00
	1.2 ความปลอดภัยในการขับขี่	10	10.00	10.00	8.00
	1.3 การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง	10	6.70	10.00	4.80
	1.4 ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา	5	1.00	3.00	2.00
	รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	**35**	**27.10**	**32.40**	**24.80**
2.ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	2.1 ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท)	20	12.00	19.80	20.00
	2.2 ราคาค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น (ล้านบาท)	10	10.00	10.00	4.00
	รวมคะแนนด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	**30**	**22.00**	**29.80**	**24.00**
3.ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3.1 การโยกย้ายและเวนคืน				
	3.1.1 จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน(หลัง)	5	5.00	5.00	3.00
	3.1.2 จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน	5	5.00	5.00	3.00
	3.2 ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน	5	2.00	5.00	5.00
	3.3 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม	10	6.00	6.00	4.00
	3.4 ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ	10	10.00	8.00	6.00
	รวมคะแนนด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	**35.00**	**28.00**	**29.00**	**21.00**
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน		**100.00**	**77.10**	**91.20**	**69.80**
อันดับ			**2**	**1**	**3**

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกโครงการ

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบทางแยกต่างระดับในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยการประเมินคุณค่า (Rating) ของข้อมูลรูปแบบทางเลือกในแต่ละปัจจัยย่อยออกมาเป็น ค่าตัวคูณ เพื่อจัดลำดับความสำคัญของแต่ละรูปแบบ จากนั้นนำค่าตัวคูณดังกล่าวไปคูณกับน้ำหนักคะแนนของปัจจัยย่อยต่างๆ ก็จะได้คะแนนในแต่ละปัจจัยย่อยออกมา และนำคะแนนของปัจจัยย่อยมารวมกันจะได้คะแนนรวมในแต่ละด้าน ซึ่งผลรวมของคะแนนของปัจจัยทั้งด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่า

1) ทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067)

รูปแบบทางเลือกที่ได้คะแนนสูงที่สุด คือ รูปแบบทางเลือกที่ 2 ก่อสร้างสะพานข้ามแยก 2 ทิศทางในแนว ทล.2 ทางแยกระดับพื้นเป็นสัญญาณไฟจราจร (ดัง**รูปที่ 6-10**) ได้คะแนน 92.20 คะแนน ดังแสดงใน**ตารางที่ 6-2** เนื่องจากทางแยกระดับพื้นเป็นสัญญาณไฟจราจรสามารถรองรับทิศทางเลี้ยวขวาเข้าออกไปอำเภอโนนสูงได้ดี และสะพานข้ามแยกมีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจากอ.ประทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง มีระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ง่าย ไม่ยุ่งยาก มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก ดังนั้นรูปแบบทางเลือกที่ 2 จึงเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-10 รูปแบบทางแยกโนนสูง (จุดตัด ทล.2067) ที่เหมาะสมของโครงการเป็นสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

2) ทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206)

รูปแบบทางเลือกที่ได้คะแนนสูงที่สุด คือ รูปแบบทางเลือกที่ 2 ก่อสร้าง สะพานข้ามแยก 2 ทิศทาง ในแนว ทล.2 ทางแยกระดับพื้นเป็นสัญญาณไฟจราจร (ดัง**รูปที่ 6-11**) ได้คะแนน 91.20 คะแนน ดังแสดงใน**ตารางที่ 6-3** เนื่องจากทางแยกระดับพื้นเป็นสัญญาณไฟจราจรสามารถรองรับทิศทางเลี้ยวขวาเข้าออก ไปอำเภอพิมายได้ดี และสะพานข้ามแยกมีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทล.2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง มีระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ง่ายไม่ยุ่งยาก มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก ดังนั้นรูปแบบทางเลือกที่ 2 จึงเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-11 รูปแบบทางแยกตลาดแค (จุดตัด ทล.206) ที่เหมาะสมของโครงการเป็นสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร

6.3 แนวคิดในการพัฒนารูปแบบจุดกลับรถของโครงการเบื้องต้น

การออกแบบจุดกลับรถของโครงการจะเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก ซึ่งจุดกลับรถเดิมในปัจจุบัน เป็นจุดกลับรถระดับพื้นแบบเปิดเกาะกลางถนน จำนวน 15 จุด มีระยะห่างตั้งแต่ 1,300-2,800 เมตร ที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเมื่อโครงการมีการพัฒนาเพิ่มช่องจราจร จาก 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร รวมทั้งปริมาณจราจรที่คาดการณ์ว่าจะสูงขึ้นในอนาคต จะทำจุดกลับรถเดิมในบริเวณดังกล่าวมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง โครงการจึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบจุดกลับรถจากจุดกลับรถระดับพื้นแบบเปิดเกาะกลางถนนเป็นรูปแบบจุดกลับรถต่างระดับทั้งหมด โดยจะกำหนดในตำแหน่งที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณจราจร ตำแหน่งการเชื่อมทางแยก การไหลของการจราจรของโครงข่าย สถิติการเกิดอุบัติเหตุ และลักษณะทางกายภาพของทางหลวง โดยมีรูปแบบ ดังนี้

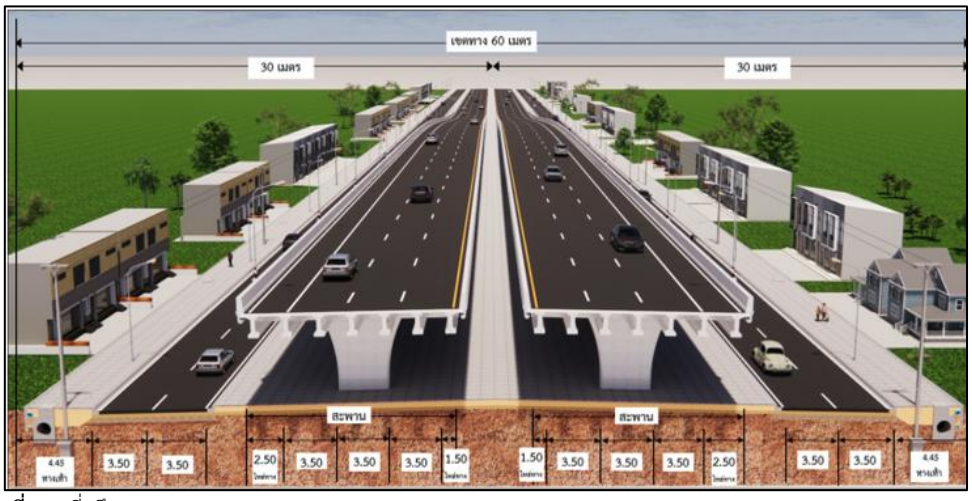
- จุดกลับรถต่างระดับสำหรับรถใหญ่ (รถบรรทุก 10 ล้อหรือรถพ่วง) มีขนาดช่องลอด 5.50 เมตร

รูปแบบจุดกลับรถต่างระดับเบื้องต้นของโครงการ แสดงดัง**รูปที่ 6-12 ถึงรูปที่ 6-14** โดยตำแหน่งจุดกลับรถต่างระดับเบื้องต้นของโครงการ แสดงดัง **ตารางที่ 6-4** และ**รูปที่ 6-15** ดังนี้

ตารางที่ 6-4
ตำแหน่งจุดกลับรถต่างระดับเบื้องต้น

ลำดับที่	กม.	พื้นที่	รูปแบบจุดกลับรถเบื้องต้น
1	172+575	บริเวณร้านขาหมูหินดาด	สะพานบก ช่องลอด 5.5 เมตร
2	175+000	จุดตัดทางแยก ทล.2067 (แยกโนนสูง)	สะพานข้ามทางแยก ช่องลอด 5.5 เมตร
3	177+800	จุดตัดทางแยกถนน อบจ. (รร.บ้านบิง)	สะพานบก ช่องลอด 5.5 เมตร
4	180+000	บริเวณก่อนถึงปั๊มแก๊ส สะบายดี	สะพานบก ช่องลอด 5.5 เมตร
5	187+505	บริเวณสะพานข้ามคลองลำเชียงไกร	สะพานข้ามคลอง ช่องลอด 5.5 เมตร
6	190+400	จุดตัดทางแยก นม.1015	สะพานบก ช่องลอด 5.5 เมตร
7	193+875	จุดตัดทางแยก นม.1046	สะพานบก ช่องลอด 5.5 เมตร
8	197+000	จุดตัดทางแยก ทล.206 (แยกตลาดแค)	สะพานข้ามทางแยก ช่องลอด 5.5 เมตร
9	199+100	บริเวณสะพานข้ามคลองลำสะแทด	สะพานข้ามคลอง ช่องลอด 5.5 เมตร

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-12 รูปแบบสะพานข้ามแยก ช่องลอด 5.5 เมตร



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-13 รูปแบบสะพานบก ช่องลอด 5.5 เมตร



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-14 รูปแบบสะพานข้ามคลอง ช่องลอด 5.5 เมตร

6.4 แนวคิดในการพัฒนารูปแบบสะพานลอยของโครงการเบื้องต้น

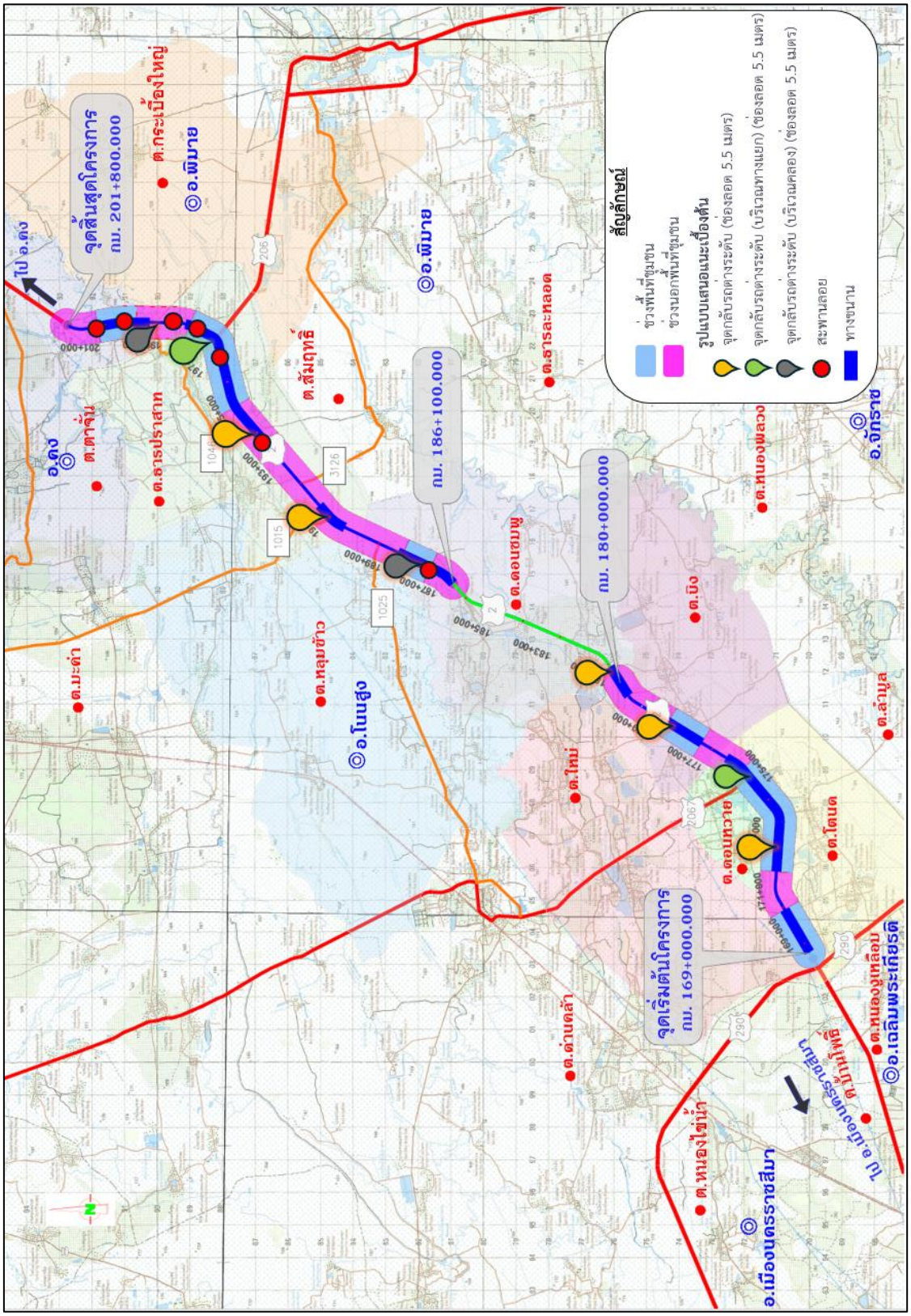
ตำแหน่งสะพานลอยของโครงการเบื้องต้นแสดงดัง **ตารางที่ 6-5** และ**รูปที่ 6-15** ดังนี้

ตารางที่ 6-5

ตำแหน่งสะพานลอยของโครงการเบื้องต้น

ลำดับที่	กม.	พื้นที่
1	187+000	บริเวณโรงเรียนบ้านส้มมิตรภาพที่ 93
2	193+500	บริเวณโรงเรียนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสงเคราะห์ 3
3	195+550	บริเวณโรงเรียนอนุบาลตลาดแค
4	197+450	บริเวณโรงเรียนเทศบาลตลาดแค
5	198+375	ถัดจากสะพานข้ามคลองลำธารปราสาท ประมาณ 325 เมตร
6	200+100	บริเวณทางเข้าวัดโพธิ์ทอง
7	200+700	บริเวณโรงเรียนบ้านตะโกทุ่ง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 6-15 จุดกลับรถและสะพานลอยของโครงการเบื้องต้น

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กำหนดว่า ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดัง**ตารางที่ 7-1** ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ทั้งนี้ ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วธ 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-กำแพงเมืองบ้านบิง (กม.177+253) ระยะห่าง 335 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 1 (กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร (ดัง**รูปที่ 1-1**)
- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)** : พบ 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร (ดัง**รูปที่ 1-2**)

ดังนั้น จึงเข้าข่ายที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ

ตารางที่ 7-1
ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงฯ*	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	- ข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 7 (นครราชสีมา) ดังหนังสือเลขที่ 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

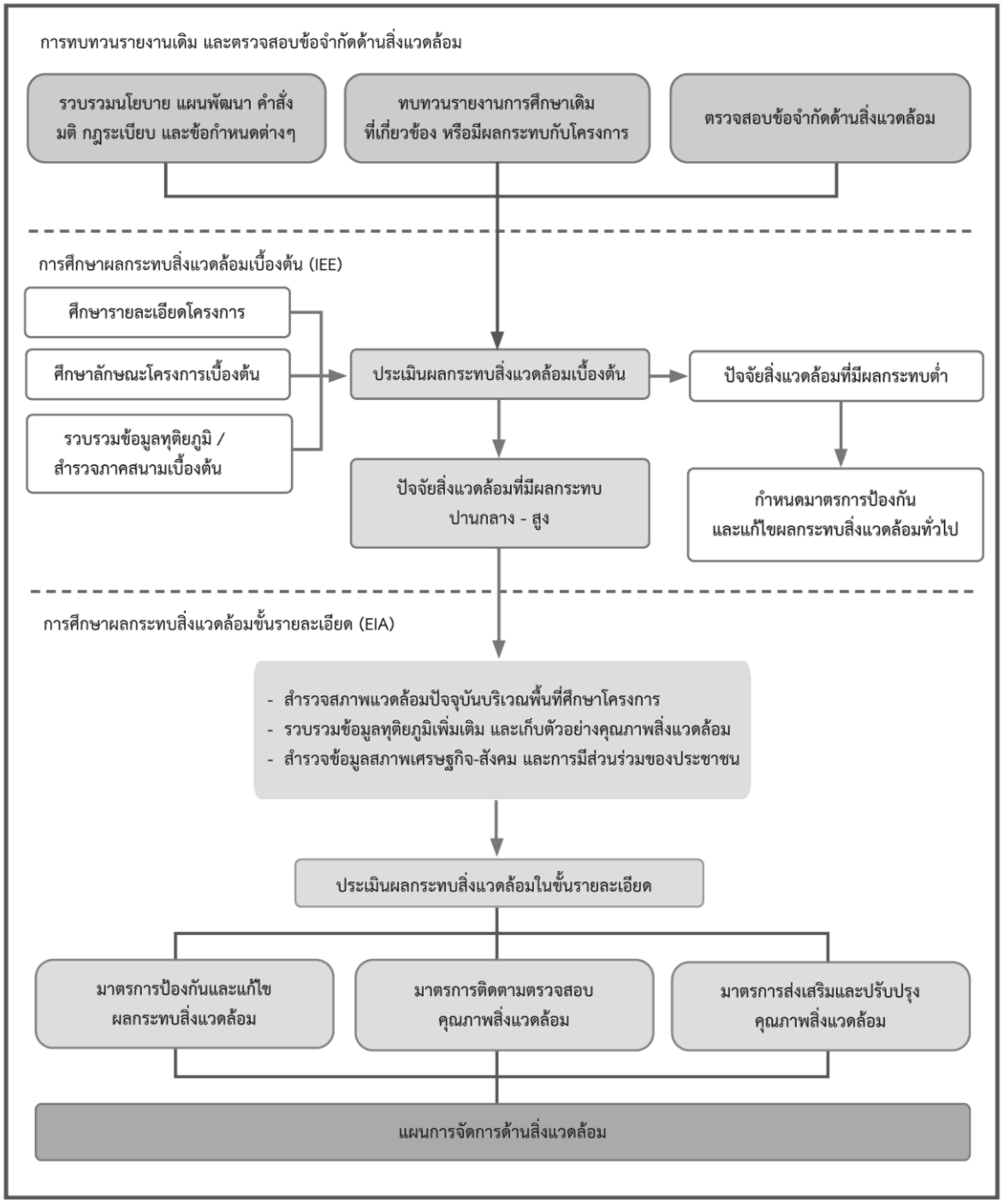
ตารางที่ 7-1
ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงฯ*	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	- ข้อมูลตอบกลับจากกรมทรัพยากรน้ำ (ทส 0619/3983 ลงวันที่ 17 กรกฎาคม 2569) พบว่า แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาในระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ - 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 (ดัง**รูปที่ 1-1**) ได้แก่ • คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบิง (กม.177+253) ระยะห่าง 335 เมตร • เนินดินเอียด จุดที่ 1 (กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร • เนินดินเอียด จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร • เนินดินเอียด จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร • โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร ➢ **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)** : พบ 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร (ดัง**รูปที่ 1-2**)
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้ เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1	- ข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดังหนังสือเลขที่ 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) เพื่อประกอบการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) (ดัง**รูปที่ 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)** : พบชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 37 แห่ง โดยแบ่งออกเป็นสถานศึกษา 4 แห่ง สถานพยาบาล 2 แห่ง แหล่งโบราณคดี 5 แห่ง และหมู่บ้าน/ชุมชน 26 แห่ง (ดัง**ตารางที่ 7-2**)
- **ช่วงที่ 2 (กม.186+100 ถึง กม.201+800)** : พบชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน 37 แห่งโดยแบ่งออกเป็นสถานศึกษา 5 แห่ง สถานพยาบาล 1 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง แหล่งโบราณคดี 1 แห่ง และหมู่บ้าน/ชุมชน 26 แห่ง (ดัง**ตารางที่ 7-3**)

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ในช่วงที่ผ่านมา บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบันและสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) รวมกับรายละเอียดโครงการเบื้องต้นด้านวิศวกรรม 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 21 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) การสาธารณสุข 15) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 16) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 17) ความปลอดภัยในสังคม 18) สุขาภิบาล 19) ผู้ใช้ทาง 20) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 21) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ (ดัง**ตารางที่ 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	โตนด	หมู่ที่ 1 บ้านสะเดาเอน	ชุมชน	170+198		204320	1670640	102
4	นครราชสีมา	โนนสูง	โตนด	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	โตนด	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	171+902		205694	1671440	432
11	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	หมู่ที่ 5 บ้านโนนมะกอก	ชุมชน	171+902		205694	1671440	432
12	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	ชุมชนโนนมะกอกรวมใจพัฒนา	ชุมชน	172+903		207000	1671351	437
13	นครราชสีมา	โนนสูง	โตนด	รพ.สต.โตนด	สถานพยาบาล		173+818	207674	1670472	465
14	นครราชสีมา	โนนสูง	โตนด	หมู่ที่ 5 บ้านโตนดเก่า	ชุมชน		173+461	207601	1670822	86
15	นครราชสีมา	โนนสูง	โตนด	โรงเรียนบ้านโตนด	สถานศึกษา		173+512	207832	1670459	464
16	นครราชสีมา	โนนสูง	โตนด	หมู่ที่ 6 บ้านโตนด	ชุมชน		173+900	207934	1671103	54
17	นครราชสีมา	โนนสูง	โตนด	หมู่ที่ 8 บ้านทุ่งมน	ชุมชน		174+403	208423	1671378	84
18	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	หมู่ที่ 1 บ้านดอนหวาย	ชุมชน	175+400		208734	1671926	84
19	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนหวาย	ชุมชนดอนหวาย หมู่ 1 สามัคคี	ชุมชน	175+400		208734	1671926	84
20	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	หมู่ที่ 5 บ้านบิง	ชุมชน	176+880		209819	1673353	72

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	
21	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	หมู่ที่ 8 บ้านดอนขวาง	ชุมชน	176+963		209455	1673591	428
22	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	หมู่ที่ 12 บ้านบิงพัฒนา	ชุมชน		177+200	210414	1673375	462
23	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบิง*	แหล่งโบราณคดี		177+253	210369	1673498	335
24	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	หมู่ที่ 11 บ้านบิงมิตรภาพ	ชุมชน		177+405	210172	1673786	56
25	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	โรงเรียนบ้านบิง	สถานศึกษา		177+774	210444	1674044	138
26	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	รพ.สต.บ้านเพชร	สถานพยาบาล		177+903	210686	1674114	303
27	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านบิง	สถานศึกษา		178+012	210611	1674239	179
28	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	เนินดินเอียด จุดที่ 1*	แหล่งโบราณคดี	178+602		210675	1674894	109
29	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	เนินดินเอียด จุดที่ 2*	แหล่งโบราณคดี	178+605		210606	1674907	172
30	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า)*	แหล่งโบราณคดี	178+761		210453	1675170	481
31	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	เนินดินเอียด จุดที่ 3*	แหล่งโบราณคดี	178+902		210658	1675211	289
32	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	หมู่ที่ 4 บ้านบุ	ชุมชน		178+916	211109	1674970	218
33	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	หมู่ที่ 6 บ้านจันดุม	ชุมชน	179+200		210768	1675590	401
34	นครราชสีมา	โนนสูง	ใหม่	ชุมชนจันดุม	ชุมชน	179+200		210768	1675590	401
35	นครราชสีมา	โนนสูง	บิง	หมู่ที่ 1 บ้านเพชร	ชุมชน		180+000	211954	1675382	498
36	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	หมู่ที่ 1 บ้านดอนชมพู	ชุมชน	179+853		211550	1676192	408
37	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	หมู่ที่ 9 บ้านดอนตะแบง	ชุมชน	180+000		212043	1676086	425

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

ที่มา : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น (พฤศจิกายน 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	ดอนชมพู	หมู่ที่ 11 บ้านจอก	ชุมชน	186+100		214391	1680788	113
2	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	หมู่ที่ 5 บ้านดอนรี	ชุมชน		186+150	214881	1680810	201
3	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	โรงเรียนบ้านส้มมิตรภาพที่ 93	สถานศึกษา	187+326		215179	1681696	85
4	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	วัดบ้านส้มธารวารีคงคาราม	ศาสนสถาน		187+341	215615	1681854	276
5	นครราชสีมา	โนนสูง	ดอนชมพู	หมู่ที่ 2 บ้านส้ม	ชุมชน		187+485	215438	1682037	45
6	นครราชสีมา	โนนสูง	หลุมข้าว	หมู่ที่ 3 บ้านสระจันทร์	ชุมชน	187+647		215186	1682391	341
7	นครราชสีมา	โนนสูง	หลุมข้าว	หมู่ที่ 8 บ้านไพล	ชุมชน	188+849		215706	1683476	331
8	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 16 บ้านงิ้วตะแบก	ชุมชน	190+413		216120	1684599	430
9	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 6 บ้านหญ้าคาใต้	ชุมชน	190+813		216712	1684767	75
10	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 17 บ้านธารปราสาท	ชุมชน		192+433	218295	1685847	153
11	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 7 บ้านปราสาทใต้	ชุมชน	192+801		218607	1686245	92
12	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสงเคราะห์ 3	สถานศึกษา	193+579		219071	1686853	68
13	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 19 บ้านหนองแหนพัฒนา	ชุมชน		193+750	219322	1686804	101
14	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 5 บ้านใหม่เกษม	ชุมชน	194+250		219318	1687059	83
15	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม*	แหล่งโบราณคดี		194+354	220030	1687075	358
16	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 10 บ้านหนองแหน	ชุมชน		195+803	220727	1687764	84
17	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนอนุบาลตลาดแค	สถานศึกษา		196+623	221861	1688045	110
18	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโนนหนามแดง	ชุมชน	196+792		221967	1688158	72
19	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนโนนพิมาน	ชุมชน		196+864	221966	1688073	54
20	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ศาลเจ้าตลาดแค	ศาสนสถาน		196+982	222186	1688125	67
21	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนสำโรงตะวันออก	ชุมชน		197+201	222356	1688341	46
22	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนสำโรงตะวันตก	ชุมชน		197+210	222118	1688121	65

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	
23	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	โรงเรียนเทศบาลตลาดแค	สถานศึกษา	197+506		222388	1688634	55
24	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	รพ.สต.ตลาดแค	สถานพยาบาล		197+564	222528	1688627	48
25	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนตลาดแค	ชุมชน	197+601		222447	1688711	42
26	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนตลาดแคตะวันออกฝั่งเหนือ	ชุมชน		197+656	222544	1688726	57
27	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	วัดตลาดแค	ศาสนสถาน	197+656		222204	1688895	339
28	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนตลาดแคตะวันออกฝั่งใต้	ชุมชน		197+924	222853	1688680	324
29	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	ชุมชนชาววัง	ชุมชน	198+201		222413	1689047	221
30	นครราชสีมา	พิมาย	กระเบื้องใหญ่	หมู่ที่ 1 บ้านเตย	ชุมชน		198+989	223082	1690026	355
31	นครราชสีมา	โนนสูง	ธารปราสาท	หมู่ที่ 11 บ้านสะแทด	ชุมชน		199+110	222533	1689717	184
32	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	หมู่ที่ 9 บ้านตะโกทุ่ง	ชุมชน	200+007		222637	1690778	109
33	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	วัดโพธิ์ทอง	ศาสนสถาน	200+200		222481	1691214	238
34	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	หมู่ที่ 15 บ้านโนนทราย	ชุมชน	200+401		222678	1690150	49
35	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	หมู่ที่ 12 บ้านโนนพลกรัง	ชุมชน		200+584	223153	1691553	439
36	นครราชสีมา	คง	ตาจั่น	โรงเรียนบ้านตะโกทุ่ง	สถานศึกษา		200+676	222798	1691741	167
37	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 (พฤศจิกายน 2569)

ตารางที่ 7-4

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	รายละเอียด
1. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ		
1.1 ภูมิสัณฐาน	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากเป็นการดำเนินกิจกรรมในเขตทางเดิมและไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ
1.2 ทรัพยากรดิน	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากมีการขุดนำดินออก อาจทำให้เกิดการสูญเสียดินหรือเคลื่อนย้ายดินเดิม แต่จะมีปริมาณดินที่ถูกเคลื่อนย้ายออกเฉพาะดินบริเวณเขตทางเท่านั้น
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากถ้าเกิดเหตุการณ์ธรณีพิบัติภัยขณะก่อสร้าง อาจจะส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายได้
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 เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดเสียงดังกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนวเขตทาง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
1.9 ความสั่นสะเทือน	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างจะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนกับบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ประชิดแนวเขตทาง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง

ตารางที่ 7-4

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	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 การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจมีเศษวัสดุจากการรื้อย้ายและการก่อสร้างตกหล่นลงไปในแหล่งน้ำ และกีดขวางการระบายน้ำ
3.5 การเกษตรกรรม	ผลกระทบต่ำ	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจปิดกันเส้นทางขนส่งผลผลิตทางการเกษตร
3.6 นันทนาการ	ผลกระทบต่ำ	- ผลกระทบต่ำ เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางไปแหล่งสันทนาการได้แต่สามารถใช้เส้นทางอื่นในการสัญจรได้
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	ไม่มีผลกระทบ	- ไม่มีผลกระทบ เนื่องจากรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างนอกเขตทางเพิ่มเติม
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 และการหลุดร่วงของวัสดุหรือส่วนประกอบของโครงสร้างในระหว่างการก่อสร้าง แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างอาจใช้แรงงานจากต่างพื้นที่ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมในพื้นที่เพิ่มขึ้น แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.8 สุขาภิบาล	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากจะมีปริมาณขยะที่เกิดจากการรื้อย้าย หรือของเสียจากบ้านพักคนงานแต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.9 ผู้ใช้ทาง	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกสบาย แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และแรงสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม แต่เป็นผลกระทบชั่วคราวในช่วงการก่อสร้าง
4.11 สุนทรียภาพ	ผลกระทบปานกลาง	- ผลกระทบปานกลาง เนื่องจากอาจการกองเศษวัสดุก่อสร้างขณะก่อสร้าง ทำให้การมองเห็นดูไม่เรียบร้อย และเมื่อเปิดดำเนินการรูปแบบของการพัฒนาทางแยกที่เป็นสะพานอาจก่อให้เกิดการบดบังทางสายตาได้

หมายเหตุ : ผลการศึกษาเบื้องต้น ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงภายหลังจากผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

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)

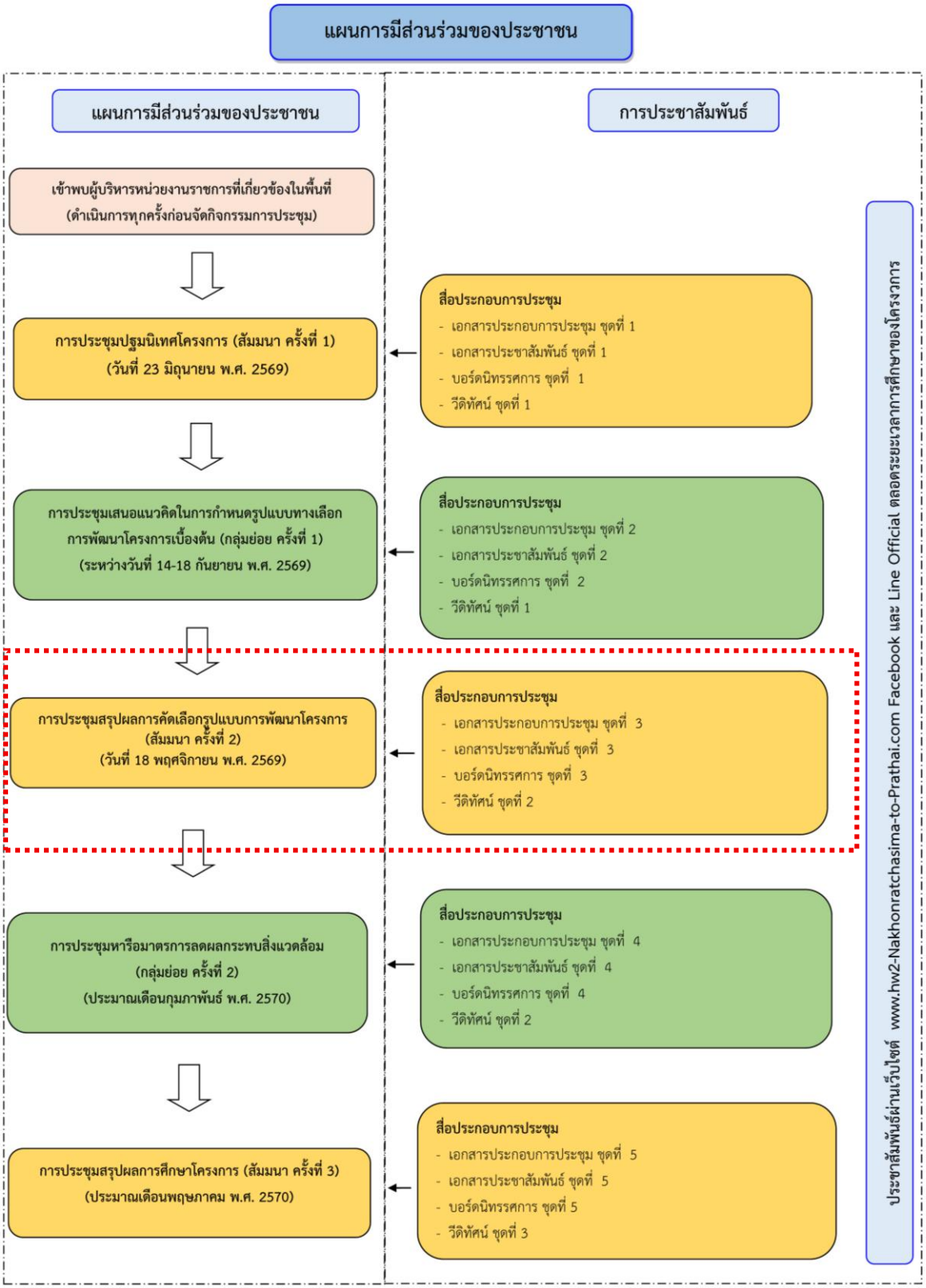
8.2 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การศึกษาโครงการมีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 โดยมีแผนการดำเนินงานดัง**รูปที่ 8-1**

8.3 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

8.3.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 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 ตลอดจนกระบวนการมีส่วนร่วมและการประชาสัมพันธ์ดัง**รูปที่ 8-2**



หมายเหตุ : แผนการดำเนินการสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม และตามความก้าวหน้าของการศึกษาของโครงการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์



รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา


ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครราชสีมา


โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดนครราชสีมา


ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา


นายอำเภอโนนสูง


นายอำเภอคง


นายอำเภอพิมาย


เทศบาลตำบลดอนหวาย


เทศบาลตำบลใหม่


องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว


องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท


องค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น


องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู


องค์การบริหารส่วนตำบลบิง


องค์การบริหารส่วนตำบลโตนด


เทศบาลตำบลตลาดแค


องค์การบริหารส่วนตำบลกระเบื้องใหญ่

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.3.2 สรุปผลการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (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 235 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีภาพบรรยากาศการประชุม ดังแสดงใน**รูปที่ 8-3** โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-1**



ช่วงลงทะเบียน



บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ



กล่าวรายงานการประชุม



กล่าวเปิดการประชุม



มอบของที่ระลึกให้กับประธาน



ถ่ายภาพร่วมกับผู้เข้าร่วมประชุม

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังการนำเสนอจากบริษัทที่ปรึกษา













บรรยากาศช่วงรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
และการชี้แจงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกรมทางหลวง และบริษัทที่ปรึกษา

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

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

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูงและบริเวณโรงเรียนบ้านบิงให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยเสนอเป็นรูปแบบสะพานกลับรถรูปเกือกม้า	• ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบและตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองลำเชียงไกรและสะพานข้ามคลองลำสะแทด โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ และความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถ บริเวณหน้าหน่วยบริการทางหลวงบ้านส้ม โดยกำหนดตำแหน่งให้มีความเหมาะสมและปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนในพื้นที่	
• พิจารณาออกแบบจุดจอดรถรับ–ส่งนักเรียนในตำแหน่งที่เหมาะสมและปลอดภัย เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณโรงเรียนอนุบาลตลาดแค	• ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
• พิจารณาออกแบบจุดพักรถ ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง ห้องน้ำ และกล้องวงจรปิด (CCTV) เป็นต้น	
• พิจารณาออกแบบบริเวณ (จุดตัด ทล.2067) โนนสูงและ (จุดตัด ทล.206) ตลาดแคให้เป็นสะพานยกระดับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ โดยจะพิจารณาปัจจัยทั้งทางด้านวิศวกรรม/การจราจร ด้านเศรษฐกิจ/การลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม/ชุมชน เพื่อให้ได้รูปแบบทางแยกต่างระดับที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่มากที่สุดต่อไป
• พิจารณาออกแบบป้าย เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยบริเวณจุดเสี่ยงต่าง ๆ เช่น ทางแยกและจุดกลับรถ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวง	• การออกแบบป้าย เครื่องหมายจราจร และระบบไฟฟ้าส่องสว่าง โครงการจะทำการออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวง โดยให้มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
• พิจารณาปรับปรุงแก้ไขระบบไฟฟ้าส่องสว่างที่ชำรุดและมีความสว่างไม่เพียงพอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้งาน	

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
• บริเวณทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงบ้านบิง หมู่ที่ 5 ถึงโรงเรียนบ้านบิง ระยะทางประมาณ 500 เมตร เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ มีปัญหาน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	• ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดเพื่อพิจารณาการออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสมตามสภาพพื้นที่ดังกล่าว
• บริเวณพื้นที่โครงการมีสถานศึกษาอยู่ชิดเขตทาง ได้แก่ โรงเรียนบ้านบิง โรงเรียนดอนชมพู โรงเรียนการไฟฟ้า โรงเรียนตลาดแค โรงเรียนบ้านส้ม และโรงเรียนบ้านตะโกทุ่ง ซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มต่ำ จึงเสนอแนะให้ออกแบบแก้มลิงบริเวณหน้าโรงเรียน เพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	
• บริเวณทางเชื่อมกับทางหลวงของโครงการ เช่น ทางเข้าชุมชน หรือถนนท้องถิ่นกับทางหลวงของโครงการ ขอให้พิจารณาวางท่อลอด เพื่อให้สามารถระบายน้ำในบริเวณดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังบริเวณดังกล่าว	
• พิจารณาออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลองลำสวายเรียงให้เหมาะสม เช่น ตำแหน่งและความกว้างของสะพาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ เนื่องจากทางหลวงช่วงตลาดแคถึงโนนสูงเป็นแนวรับน้ำจากลำเชียงไกร ลำสะแทด และลำธารปราสาท ก่อนระบายลงสู่ลำสวายเรียง เมื่อเกิดฝนตกหนัก ปริมาณน้ำไม่สามารถระบายได้ทันจากข้อจำกัดของทางน้ำและสะพาน ส่งผลให้น้ำเอ่อล้นเข้าท่วมพื้นที่ตำบลตาจั่น อำเภอคง รวมถึงชุมชน และพื้นที่เกษตร	
• ข้อมูลลำน้ำในพื้นที่โครงการ ขอให้ประสานหน่วยงานชลประทานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบสภาพปัญหาและข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน นำไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและออกแบบต่อไป	• ที่ปรึกษาจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดเพื่อพิจารณาการออกแบบระบบระบายน้ำให้มีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสมตามสภาพพื้นที่ดังกล่าว
• บริเวณบ้านตะโกทุ่งและตลาดแค ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอดหรือขยายท่อลอดให้กว้างขึ้น	
• พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในปัจจุบัน หรือภาวะโลกร้อน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเหมาะสม	

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	
• เนื่องจากการประปาส่วนภูมิภาค สาขาโนนสูง มีแนวท่อประปาติดตั้งบริเวณฝั่งขวาทาง ช่วง กม.169+000 ถึง กม.175+000 และบริเวณถัดจากแยกโนนสูง ถึง กม.178+000 มีแนวท่อประปาอยู่ทั้งสองฝั่งทาง จึงควรพิจารณาจัดสรรพื้นที่ภายในเขตทางหลวงให้เพียงพอและเหมาะสมสำหรับการวางแนวท่อประปา เพื่อป้องกันปัญหาการไม่สามารถติดตั้งแนวท่อได้จากข้อจำกัดของพื้นที่ทางเท้าและระบบระบายน้ำ	• ที่ปรึกษาอยู่ระหว่างประสานงานกับหน่วยงานทางด้านสาธารณูปโภคที่อยู่ในเขตทาง 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 แหล่งโบราณคดีบ้านบิง (กม.177+253) ระยะห่าง 323 เมตร และแหล่งโบราณคดีบ้านส้ม (กม.187+243) ระยะห่าง 441 เมตร และข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วธ 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบิง (กม.177+253) ระยะห่าง 335 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 1

ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

จากการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)	
- หากพบว่าพื้นที่ก่อสร้างของโครงการอยู่ใกล้กับโบราณสถานหรือแหล่งโบราณคดี ขอให้เสนอมาตรการลดผลกระทบ รวมถึงดำเนินการขุดศึกษาทางโบราณคดีเพื่อตรวจสอบ และหารือแนวทางมาตรการอื่น ๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบกับโบราณสถานหรือแหล่งโบราณคดี - ในกรณีที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าว และภายหลังพบหลักฐานทางโบราณคดีจะต้องหยุดดำเนินการ และแจ้งให้สำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมาทราบ เพื่อมอบหมายเจ้าหน้าที่ไปร่วมตรวจสอบหลักฐานและหารือแนวทางการดำเนินงานต่อไป	(กม.178+602) ระยะห่าง 109 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 2 (กม.178+605) ระยะห่าง 172 เมตร เนินดินเอียด จุดที่ 3 (กม.178+902) ระยะห่าง 289 เมตร โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) (กม.178+761) ระยะห่าง 481 เมตร และชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม (กม.194+354) ระยะห่าง 358 เมตร โดยข้อมูลดังกล่าวที่ได้รับ ที่ปรึกษาจะใช้เป็นข้อมูลเพื่อให้นักโบราณคดีดำเนินการสำรวจอย่างละเอียดอีกครั้งในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ซึ่งจะมีการประเมินผลกระทบและกำหนดมาตรการให้สอดคล้องกับข้อมูลการสำรวจ และนำความคิดเห็นจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมามาประกอบให้สอดคล้องกันและนำเสนอหน่วยงานต่อไป
• ขอให้เพิ่มแหล่งโบราณสถานที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกเหนือจากสถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน และชุมชนเพิ่มเติม	ปัจจัยสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นที่ทำการศึกษาจะพิจารณาตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุง ครั้งที่ 10 : มกราคม 2569) ซึ่งครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมทั้งหมด 31 ปัจจัย ซึ่งแหล่งโบราณสถานเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยในด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งจะมีนักโบราณคดีดำเนินการสำรวจอย่างละเอียดในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (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 วิธีการและเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (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 รวมทั้ง การสนับสนุนจากประชาชนในพื้นที่

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

8.3.3 สรุปผลการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 14 – 18 กันยายน พ.ศ. 2569 ซึ่งแบ่งออกเป็นรายตำบล จำนวน 9 กลุ่ม โดยมีภาพบรรยากาศการประชุม ดังแสดงใน**รูปที่ 8-4** และมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะสรุปได้ ดังนี้



นายวิชิต นิลพันธ์
ปลัดอาวุโสอำเภอคง
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 1 ตำบลตาจั่น

วันจันทร์ที่ 14 กันยายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ หอประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น



นายแฉล้ม กลึงกลาง
รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 2 ตำบลหลุมข้าว

วันจันทร์ที่ 14 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว



นายศิวะเสก สินโทรัมย์
นายอำเภอพิมาย
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 3 ตำบลกระเบื้องใหญ่ และตำบลธารปราสาท (ทต.ตลาดแค)

วันอังคารที่ 15 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลตลาดแค อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



นายสิทธิรัตน์ ธนวัฒน์พิมล
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 4 ตำบลธารปราสาท (อบต.ธารปราสาท)

วันอังคารที่ 15 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ อาคารอเนกประสงค์องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา



นายไพโรจน์ ปานสาคร
ปลัดอาวุโสอำเภอโนนสูง
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 5 ตำบลดอนชมพู

วันพุธที่ 16 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา



นางมลิวัลย์ เศษกลาง
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบิง
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 6 ตำบลบิง

วันพุธที่ 16 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมต้นหว้า ชั้น 2 องค์การบริหารส่วนตำบลบิง

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)



นายจิตกร วิไลกลาง
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลดอนหวาย
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 7 ตำบลดอนหวาย

วันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลดอนหวาย



นางศรินยา เดชน้อย
รองปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโตนด
รักษาราชการแทนปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโตนด
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 8 ตำบลโตนด

วันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลโตนด



นายสมัย บุตรกลาง
นายกเทศมนตรีตำบลใหม่ ประธานกล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 9 ตำบลใหม่

วันศุกร์ที่ 18 กันยายน 2569 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์การเกษตรโนนสูง จำกัด

รูปที่ 8-4 ภาพบรรยากาศการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)

(1) กลุ่มที่ 1 ตำบลตาจั่น

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันจันทร์ที่ **14** กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น อำเภอคง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 51 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-2**

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 1 ตำบลตาจั่น

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ เช่น เพิ่มจำนวนท่อลอด หรือขยายท่อลอดให้กว้างขึ้น เป็นต้น	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มีการศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วมและทิศทางการไหลของน้ำ เป็นต้น หลังจากนั้นจะทำการศึกษาด้านอุทกวิทยา วิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสม และเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ ทั้งนี้ สะพานข้ามคลองลำเชียงไกร คลองลำสะแทด และคลองลำสวายเรียง จะมีการออกแบบปรับปรุงสะพานให้มีความเหมาะสมและลดผลกระทบดังกล่าวต่อไป
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลองลำสะแทด โดยคำนึงถึงความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ ไม่ให้เกิดน้ำท่วมขัง และให้มีความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	
• พิจารณาออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลองลำสะแทด และสะพานข้ามคลองลำสวายเรียง ให้เหมาะสม เช่น ตำแหน่งและความกว้างของสะพาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ เนื่องจากเมื่อเกิดฝนตกหนักไม่สามารถระบายน้ำได้ทัน ส่งผลให้น้ำเอ่อล้นเข้าท่วมพื้นที่ตำบลตาจั่น อำเภอคง รวมถึงชุมชน และพื้นที่เกษตร	
• พิจารณาปรับปรุงแนวคลองให้สอดคล้องกับแนวลำเชียงไกร เนื่องจากแนวลำน้ำในปัจจุบันไม่ตรงกับแนวคลองเดิม ส่งผลให้พื้นที่ด้านข้างได้รับความเสียหาย	
• พิจารณาระบบไฟฟ้าส่องสว่างให้มีตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ จะออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง
• ขอให้พิจารณาสร้างศาลารอรถ บริเวณจุดกลับรถเดิม (ประมาณ กม.200+575)	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อกำหนดตำแหน่งและออกแบบศาลาพักคอย เพื่อความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้ทางต่อไป
• พิจารณาออกแบบทางเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 กับถนนท้องถิ่นให้มีความกว้างเพียงพอ เพื่อสะดวกต่อการเข้า-ออกของพื้นที่	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป โดยการออกแบบรายละเอียดโครงการจะพิจารณาขนาดความกว้างและรัศมีในการเลี้ยวของถนนท้องถิ่นที่เชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 2 เพื่อให้รถสามารถเข้า–ออก พื้นที่ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

ตารางที่ 8-2

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 1 ตำบลตาจั่น (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
• พิจารณาเรื่องการก่อสร้างทางเชื่อม เข้า -ออกที่ดินของประชาชนในพื้นที่ที่ติดกับทางหลวงหมายเลข 2 ในช่วงพื้นที่โครงการฯ	• เจ้าของที่ดินจะต้องยื่นขออนุญาต ตามมาตรา 37 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และดำเนินการตามรูปแบบ หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กรมทางหลวงกำหนด
• พิจารณาออกแบบเกาะกลางถนนเป็นแบบยก โดยหลีกเลี่ยงการปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลาง เพื่อป้องกันการบดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ถนนและเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการ เพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการ ที่มีความเหมาะสมมากที่สุดต่อไป
• พิจารณาตำแหน่งสะพานลอยคนเดินข้ามบริเวณจุดที่มีชุมชนหรือโรงเรียน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง เช่น โรงเรียนบ้านตะโกทุ่ง, บริเวณหมู่ที่ 9 บ้านตะโกทุ่ง, หมู่ที่ 12 บ้านโนนพลกรัง และหมู่ที่ 15 บ้านโนนทราย เป็นต้น	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่รวมถึงเงื่อนไขที่ดินพื้นที่ข้างเคียงทางหลวงของโครงการฯ เพื่อกำหนดตำแหน่งและออกแบบสะพานลอยคนเดินข้าม เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางต่อไป
• พิจารณาออกแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าและรถจักรยานยนต์ เพื่อให้สามารถสัญจรข้ามได้อย่างสะดวกและปลอดภัย	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

(2) กลุ่มที่ 2 ตำบลหลุมข้าว

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันจันทร์ที่ 14 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว ชั้น 2 อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 49 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-3**

ตารางที่ 8-3

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 2 ตำบลหลุมข้าว

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• พิจารณาออกแบบเปิดจุดกลับรถบริเวณ กม.188+695 (แยกบ้านสระจันทร์) และปิดจุดกลับรถบริเวณ กม. 190+415 (แยกบ้านหญ้าคา) ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความคล่องตัวในการสัญจร	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการฯ และกำหนดตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
• พิจารณาออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลองลำสวายเรียงให้เหมาะสม เช่น ตำแหน่งและความกว้างของสะพาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ เนื่องจากสะพานดังกล่าวเป็นทางน้ำที่รองรับน้ำจากลำเชียงไกร ซึ่งเป็นบริเวณสำคัญที่มีปัญหาการระบายน้ำและเกิดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มี การศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วม และทิศทางการไหลของน้ำ เป็นต้น หลังจากนั้นจะทำการ ศึกษาด้านอุทกวิทยา วิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสม และเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการต่อไป
• พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำเป็นท่อเหลี่ยม (Box Culvert) บริเวณหมู่ที่ 3 บ้านสระจันทร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำเนื่องจากการถมพื้นที่ทำให้ช่องทางระบายน้ำเดิมลดลง	
• พิจารณาออกแบบบริเวณทางแยกโนนสูง, ทางแยกตลาดแค และทางแยกบ้านหญ้าคา ให้เป็นสะพานยกระดับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบการปรับปรุงทางแยกอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบ ที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมและจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ส่วนทางแยกบ้านหญ้าคาจะรับไปประสานกรมทางหลวงชนบทต่อไป

(3) กลุ่มที่ 3 ตำบลกระเบื้องใหญ่ และตำบลธารปราสาท (ทต.ตลาดแค)

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันอังคารที่ 15 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ หอประชุมสำนักงานเทศบาลตำบลตลาดแค อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 59 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-4**

ตารางที่ 8-4

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 3 ตำบลกระเบื้องใหญ่ และตำบลธารปราสาท (ทต.ตลาดแค)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• เสนอแนะให้คงจุดกลับรถบริเวณปั๊ม ปตท.ธารปราสาท (กม.195+710) เพื่อเพิ่มความสะดวกและความคล่องตัวในการสัญจรในชุมชน	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการฯ และกำหนดตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กบริเวณใต้สะพานลำธารปราสาท เพื่อเพิ่มความสะดวกและคล่องตัวในการสัญจรของชุมชน โดยเฉพาะการเดินทางฉุกเฉินไปยังโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลตลาดแค	
• พิจารณาออกแบบสะพานข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์บริเวณจุดกลับรถเดิม กม. 198+550 ซึ่งโครงการจะดำเนินการปิด เพื่อเพิ่มความสะดวกและความคล่องตัวในการสัญจรในชุมชน	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อกำหนดตำแหน่งสำหรับออกแบบสะพานลอยคนเดินข้ามและสะพานข้ามสำหรับรถจักรยานยนต์ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
• เสนอให้คงสะพานลอยบริเวณโรงเรียนอนุบาลตลาดแคและโรงเรียนเทศบาลตลาดแคไว้ในตำแหน่งเดิม หากจำเป็นต้องรื้อถอน ควรออกแบบสะพานใหม่ให้รองรับทั้งคนเดินเท้าและรถจักรยานยนต์ เพื่อเพิ่มความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร	
• สะพานข้ามลำน้ำที่ออกแบบใหม่จะมีรูปแบบอย่างไร และจำเป็นต้องยกระดับสะพานหรือไม่	• ทางโครงการฯ จะศึกษาความสามารถในการระบายน้ำและระดับน้ำสูงสุด เพื่อกำหนดระดับสะพานที่เหมาะสม หากระดับสะพานเดิมไม่เพียงพอต่อการระบายน้ำ จะพิจารณายกระดับสะพานให้สูงขึ้นตามความเหมาะสมโดยจะดำเนินการออกแบบและนำเสนอในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570 ต่อไป
• ชุมชนบริเวณข้างสะพานข้ามลำสะแทดจะสามารถใช้ถนนเข้า–ออกได้หรือไม่	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบถนนทางคู่ขนานเพื่อรองรับการเข้า–ออกของชุมชน
• พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำเป็นท่อเหลี่ยม (Box Culvert) บริเวณอู่เอสทีเซอร์วิส กม.199+900 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มีการศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วม

ตารางที่ 8-4

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 3 ตำบลกระเบื้องใหญ่ และตำบลธารปราสาท (ทต.ตลาดแค) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
	และทิศทางการไหลของน้ำ เป็นต้น หลังจากนั้นจะทำการศึกษาด้านอุทกวิทยา วิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสม และเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการต่อไป
• เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานยกระดับบริเวณทางแยกตลาดแค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบการปรับปรุงทางแยกอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมและจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ต่อไป
• ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบทางลอดบริเวณทางแยกตลาดแค เนื่องจากมีระบบระบายน้ำที่ซับซ้อน	
• ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง บริเวณทางแยกตลาดแค เนื่องจากสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกและมีการเวนคืน	
ด้านอื่นๆ	
• ก่อนเริ่มงานก่อสร้างถนนของโครงการ ขอให้แจ้งหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เช่น การไฟฟ้าและการประปา เพื่อเตรียมงบประมาณส่วนกลางสำหรับดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวและจะนำ เสนอกรมทางหลวงให้มีการประสานหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมแผนงานและงบประมาณสำหรับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคก่อนดำเนินงานในขั้นตอนการก่อสร้างต่อไป

(4) กลุ่มที่ 4 ตำบลธารปราสาท (อบต.ธารปราสาท)

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันอังคารที่ 15 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ อาคารอเนกประสงค์องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 49 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-5**

ตารางที่ 8-5

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 4 ตำบลธารปราสาท (อบต.ธารปราสาท)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• พิจารณาออกแบบโครงสร้างสะพานข้ามคลองลำสะแทด ลำธารปราสาท ลำสวายเรียง และลำเชียงไกร ให้เหมาะสม เช่น ตำแหน่งและความกว้างของสะพาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำและลดผลกระทบจากปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ เนื่องจากเมื่อเกิดฝนตกหนัก ปริมาณน้ำไม่สามารถระบายได้ทัน	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มีการศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วมทิศทางการไหลของน้ำ ฯลฯ หลังจากนั้นจะทำการศึกษาด้านอุทกวิทยา วิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสม และเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการต่อไป
• พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำเป็นท่อเหลี่ยม (Box Culvert) บริเวณบ้านส้มถึงแยกตลาดแค และบริเวณชุมชนตลาดแคตะวันออกฝั่งเหนือ กม.198+500 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ	
• ขอให้พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำตามแนวยาวตลอดแนวเส้นทางเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ	
• เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานยกระดับบริเวณทางแยกตลาดแค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบการปรับปรุงทางแยกอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมและจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ต่อไป
• ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบทางลอดบริเวณทางแยกตลาดแค เนื่องจากมีระบบระบายน้ำที่ซับซ้อน	
• ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง บริเวณทางแยกตลาดแค เนื่องจากสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางแยกและมีการเวนคืน	
• พิจารณาออกแบบทางเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 กับถนนท้องถิ่น ให้มีความลาดชันที่เหมาะสม เพื่อรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าว และจะพิจารณาค่าระดับการก่อสร้างของถนนให้ใกล้เคียงกับระดับถนนเดิม และในช่วงก่อสร้างจะมีการจัดการจราจรในระหว่างก่อสร้าง เพื่อลดผลกระทบต่อบ้านเรือนที่อยู่ประชิดเขตทางต่อไป
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถบริเวณทางแยกทางหลวงชนบทหมายเลข นม.1015 และ นม.1046 เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการฯ และกำหนดตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐาน กรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึง ความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก

ตารางที่ 8-5

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 4 ตำบลธารปราสาท (อบต.ธารปราสาท) (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
• พิจารณาย้ายตำแหน่งศาลาพักคอยเดิม บริเวณ กม.193+900 ไปยังทางแยกถนนท้องถิ่น กม.193+850 และสร้างศาลาพักคอยเพิ่มอีก 1 แห่ง บริเวณตรงข้ามโรงเรียนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสงเคราะห์ 3 บริเวณ กม.193+600	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อกำหนดตำแหน่งและออกแบบศาลาพักคอย เพื่อความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้ทาง
• พิจารณาออกแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินเท้าและรถจักรยานยนต์ บริเวณโรงเรียนการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคสงเคราะห์ 3 บริเวณ กม.193+600 เพื่อให้สามารถสัญจรข้ามได้อย่างสะดวกและปลอดภัย	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อกำหนดตำแหน่งสำหรับออกแบบสะพานลอยคนเดินข้ามและรถจักรยานยนต์ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
• ขอให้มีป้ายบอกเขตการก่อสร้าง พร้อมสัญญาณไฟที่เห็นชัดเจนตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา โดยหลังจากดำเนินการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ โครงการจะดำเนินการพิจารณาข้อมูล และกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้างและช่วงเปิดดำเนินการ โดยโครงการจะนำเสนอข้อมูลในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อยครั้งที่ 2) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570 ต่อไป
• ขอให้มีประกันอุบัติเหตุของโครงการ เพื่อให้ในกรณีที่ประชาชนได้รับอุบัติเหตุที่เกิดจากการก่อสร้าง รวมถึงจัดให้มีศูนย์รับเรื่องราวร้องเรียนของโครงการ	
• ที่ผ่านมาผู้รับเหมาก่อสร้างเมื่อทำการรื้อย้ายผิวจราจรเดิมก็จะทิ้งผิวจราจรที่รื้อย้ายออกไว้ริมทาง โดยไม่ขนย้ายไปทิ้งที่อื่น พอหญ้าขึ้นปกคลุมและทางโรงเรียนจะไปตัดหญ้าบริเวณดังกล่าวทำให้ใบมีดไปโดนและเกิดความเสียหาย	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
• การย้ายสถานที่จัดงานพืชสวนโลกจะส่งผลต่อการจัดสรรงบประมาณก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงนครราชสีมา–ประทายหรือไม่	• โครงการนี้ เป็นแผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชิงยุทธศาสตร์สายหลักของกรมทางหลวง เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรและยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้า การปรับเปลี่ยนสถานที่จัดงานมหกรรมพืชสวนโลก จึงไม่ส่งผลกระทบต่อความจำเป็นของโครงการ เนื่องจากการศึกษาของโครงการได้พิจารณาในด้านปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้านความปลอดภัย และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เป็นต้น ทั้งนี้การจัดสรรงบประมาณก่อสร้างจะขึ้นอยู่กับนโยบายและความพร้อมของโครงการ และการพิจารณาของกรมทางหลวงตามขั้นตอนต่อไป

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

(5) กลุ่มที่ 5 ตำบลดอนชมพู

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันพุธที่ 16 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 67 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-6**

ตารางที่ 8-6

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 5 ตำบลดอนชมพู

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• เสนอให้คงสะพานลอยบริเวณโรงเรียนบ้านส้มมิตรภาพที่ 93 ไว้ในตำแหน่งเดิมเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดตำแหน่งและออกแบบสะพานลอยคนเดินข้าม เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
• บริเวณโรงเรียนบ้านส้มมิตรภาพที่ 93 เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ มีปัญหาน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มีการศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วมและทิศทางการไหลของน้ำ เป็นต้น หลังจากนั้นจะทำการศึกษาด้านอุทกวิทยา วิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสม และเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการต่อไป
• กรณีการขยายถนนของโครงการส่งผลกระทบต่อทางเชื่อมเข้า–ออกเดิมของประชาชน ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางเชื่อมดังกล่าวให้เหมาะสม เพื่อบรรเทาผลกระทบและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในพื้นที่	• เจ้าของที่ดินจะต้องดำเนินการขออนุญาตทางเชื่อมเพื่อเข้า-ออกที่ดินส่วนบุคคลต่อแขวงทางหลวงในพื้นที่ ตามมาตรา 37 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 โดยจะต้องดำเนินการตามรูปแบบ หลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนด
• การก่อสร้างทางเชื่อมเข้า–ออกกับถนนโครงการสามารถดำเนินการโดยไม่ติดตั้งท่อระบายน้ำได้หรือไม่และมีหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขในการพิจารณาอย่างไร	
• ตามแนวเส้นทางโครงการมีจุดกลับรถเดิมจำนวนทั้งสิ้นกี่แห่ง และหากมีการยกเลิกการใช้งานจุดกลับรถเดิม โครงการมีแผนก่อสร้างจุดกลับรถแห่งใหม่ทดแทนจำนวนกี่แห่ง	• ตามแนวเส้นทางโครงการมีจุดกลับรถเดิมจำนวนทั้งสิ้น 15 แห่ง และมีแผนก่อสร้างจุดกลับรถแห่งใหม่จำนวน 9 แห่ง โดยจุดกลับรถแต่ละแห่งมีระยะห่างกันประมาณ 2–3 กิโลเมตร ทั้งนี้ ได้กำหนดตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก โดยโครงการจะนำเสนอตำแหน่งจุดกลับรถเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบและเสนอความคิดเห็นอีกครั้งในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ต่อไป

ตารางที่ 8-6

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 5 ตำบลดอนชมพู (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
• เอกสารประกอบการประชุมหน้า 35 ทำไมไม่พบ รพ.สต.ดอนชมพู อยู่ในตารางพื้นที่อ่อนไหวของโครงการ	• สำหรับชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมจะพิจารณาที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ซึ่ง รพ.สต.ดอนชมพูไม่อยู่ในพื้นที่ศึกษาของโครงการ โดยอยู่ห่างจากจุดสิ้นสุดโครงการช่วงที่ 1 (กม.180+000) ประมาณ 1 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากจุดเริ่มต้นโครงการช่วงที่ 2 (กม.186+100) ประมาณ 3.6 กิโลเมตร โดยที่ปรึกษาได้พิจารณาเชิญเข้าร่วมการประชุมเนื่องจากเป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 โดยอยู่ในกลุ่มที่ 4 หน่วยงานราชการในระดับต่าง ๆ (หน่วยงานราชการระดับตำบล)
• มีความกังวลผลกระทบปัญหาฝุ่นละออง เสียงดัง และความสั่นสะเทือน รวมถึงความปลอดภัยของเด็กนักเรียนที่จะเดินทางมาโรงเรียนบ้านส้มมิตรภาพที่ 93 ในช่วงการก่อสร้างของโครงการ	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ หลังจากดำเนินการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ โครงการจะดำเนินการพิจารณาข้อมูล และกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้าง และช่วงเปิดดำเนินการ โดยโครงการจะนำเสนอข้อมูลในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570 ต่อไป
• พิจารณาวางแผนดำเนินการก่อสร้างบริเวณโรงเรียนบ้านส้มมิตรภาพที่ 93 โดยจัดให้มีมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่อหลีกเลี่ยงมิให้นักเรียนได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

(6) กลุ่มที่ 6 ตำบลบิง

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันพุธที่ 16 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมต้นหว้า ชั้น 2 องค์การบริหารส่วนตำบลบิง อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 62 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-7**

ตารางที่ 8-7

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 6 ตำบลบิง

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานยกระดับ มีจุดกลับรถใต้สะพานบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านบิง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการฯ และกำหนดตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถบริเวณชุมชนบ้านบิง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร เนื่องจากจุดกลับรถในปัจจุบันมีปัญหาในการข้ามที่ลำบาก รวมทั้งรถจักรยานยนต์บางส่วนตัดข้ามบริเวณนี้ ทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เป็นระยะ และบริเวณช่วงดังกล่าวไม่มีไหล่ทาง และมีรถจอดเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้การสัญจรไม่สะดวกและอาจเกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง	
• บริเวณทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงบ้านบิง หมู่ที่ 5 ถึงโรงเรียนบ้านบิง ระยะทางประมาณ 500 เมตร เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ มีปัญหาน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มีการศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วมและทิศทางการไหลของน้ำ เป็นต้น หลังจากนั้นจะทำการศึกษาด้านอุทกวิทยา วิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสม และเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการต่อไป
• กรณีการขยายถนนของโครงการส่งผลกระทบต่อทางเชื่อมเข้า–ออกเดิมของประชาชน ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาจัดสรรงบประมาณสำหรับดำเนินการก่อสร้างหรือปรับปรุงทางเชื่อมดังกล่าวให้เหมาะสม เพื่อบรรเทาผลกระทบและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในพื้นที่	• เจ้าของที่ดินจะต้องดำเนินการขออนุญาตทางเชื่อมเพื่อเข้า-ออก ที่ดินส่วนบุคคลต่อแขวงทางหลวงในพื้นที่ และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเอง ตามมาตรา 37 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และดำเนินการตามรูปแบบหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนด
• ขอให้กรมทางหลวงกำหนดเงื่อนไขไว้ในสัญญาจ้าง โดยให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการรื้อย้ายท่อและคืนสภาพทางเชื่อมเดิมที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยและสามารถใช้งานได้ตามปกติ โดยไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากประชาชน	

ตารางที่ 8-7

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 6 ตำบลบิง (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
แหล่งโบราณคดีบริเวณตำบลบิงที่เป็นคูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบิง มีลักษณะเป็นสระน้ำสี่เหลี่ยม โดยมีความคิดเห็นการพัฒนาโครงการจะไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งโบราณคดีดังกล่าว	แหล่งโบราณคดีที่พบในพื้นที่เป็นข้อมูลที่ได้จากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา (เลขที่ วธ 0420/1523 ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 2569) ซึ่งที่ปรึกษาจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยนักโบราณคดี จากนั้นจะนำเสนอผลการสำรวจและมาตรการที่เกี่ยวข้องในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570 ต่อไป
• พิจารณาออกแบบป้าย เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย บริเวณทางเข้า–ออกบ้านบิง หมู่ที่ 5 ในช่วงการก่อสร้าง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ หลังจากดำเนินการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการแล้วเสร็จ โครงการจะดำเนินการพิจารณาข้อมูล และกำหนดมาตรการในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้าง และช่วงเปิดดำเนินการ โดยโครงการจะนำเสนอข้อมูลในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570 ต่อไป

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

(7) กลุ่มที่ 7 ตำบลดอนหวาย

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลดอนหวาย อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 50 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-8**

ตารางที่ 8-8

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 7 ตำบลดอนหวาย

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานยกระดับบริเวณทางแยกโนนสูง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบการปรับปรุงทางแยกอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมและจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ต่อไป
• ประชาชนในพื้นที่มีความกังวลหากรูปแบบการพัฒนาเป็นรูปแบบสะพานยกระดับ อาจส่งผลกระทบต่อการเข้าถึงสถานประกอบการ ตลอดจนทำให้จำนวนผู้มาใช้บริการลดลง	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวทั้งนี้สะพานยกระดับจะออกแบบให้มีทางคู่ขนาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้า–ออกของพื้นที่อย่างเหมาะสมและปลอดภัย
• การก่อสร้างสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง บนทางหลวงหมายเลข 2067 จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างจำนวนเท่าใด	• การก่อสร้างสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง บนทางหลวงหมายเลข 2067 ซึ่งมีข้อจำกัดด้านความกว้างของเขตทาง จำเป็นต้องดำเนินการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามแนวเขตทาง โดยขยายพื้นที่จากแนวเขตทางเดิมด้านละ 2.5 เมตร มีความยาวประมาณ 600 เมตร จากทางแยกโนนสูง ส่งผลให้มีสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อย้ายจำนวน 47 หลัง และมีพื้นที่ที่ต้องเวนคืนรวมประมาณ 1.6 ไร่
• การออกแบบสะพานยกระดับรองรับการเลี้ยวขวาไปยังอำเภอโนนสูง จุดสิ้นสุดของสะพานอยู่บริเวณใดบนทางหลวงหมายเลข 2067	• สะพานยกระดับรองรับการเลี้ยวขวาไปยังอำเภอโนนสูงบนทางหลวงหมายเลข 2067 มีความยาวประมาณ 600 เมตร จากทางแยกโนนสูง จุดสิ้นสุดโครงสร้างสะพานอยู่บริเวณหน้าร้านแมน อาหารทะเลสด
• พิจารณาออกแบบสะพานลอยสำหรับคนเดินข้ามและรถจักรยานยนต์ บริเวณปั๊มบางจากดอนหวาย บริเวณกม. 172+600 และบริเวณปั๊ม ปตท.ดอนหวาย บริเวณกม. 175+000 เพื่อให้สามารถสัญจรข้ามได้อย่างสะดวกและปลอดภัย	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณา และดำเนินการศึกษาในรายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อกำหนดตำแหน่งและออกแบบสะพานลอยคนเดินข้ามและรถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
• ขอให้พิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำตามยาวจากบริเวณบึงดอนหวาย (กม.174+475) ถึง บริเวณร้านคัมภีร์ (กม. 175+275) เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มีการศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วมและทิศทางการไหลของน้ำ เป็นต้น หลังจากนั้นจะทำการศึกษาด้าน

ตารางที่ 8-8

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 7 ตำบลดอนหวาย (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
	อุทกวิทยาวิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสมและเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการต่อไป
ด้านแผนการดำเนินโครงการ	
• ขอให้ชี้แจงแผนการดำเนินโครงการและกรอบระยะเวลาในแต่ละขั้นตอน ตั้งแต่ระยะเริ่มต้นศึกษาโครงการจนถึงการเปิดให้บริการ เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลอย่างชัดเจน	• แผนการดำเนินโครงการจะมีการดำเนินการศึกษาและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2570 และเนื่องจากโครงการเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กรมทางหลวงจึงต้องจัดทำรายงานฯ ดังกล่าวเพื่อเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (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

(8) กลุ่มที่ 8 ตำบลโตนด

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 17 กันยายน 2569 เวลา 13.00-16.30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลโตนด อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 60 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-9**

ตารางที่ 8-9

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษาของกลุ่มที่ 8 ตำบลโตนด

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานยกระดับบริเวณทางแยกโนนสูง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบการปรับปรุงทางแยกอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมและจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ต่อไป
• เสนอแนะให้พิจารณาพัฒนาเป็นรูปแบบสะพานยกระดับโดยออกแบบให้รถยนต์สามารถกลับรถใต้สะพานได้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• สะพานยกระดับได้รับการออกแบบให้มีความสูงของช่องลอด 5.50 เมตร ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เพื่อให้รถบรรทุกสามารถสัญจรผ่านใต้สะพานได้อย่างปลอดภัย
• เสนอแนะให้มีจุดกลับรถ บริเวณ กม.173+500 (แยกบ้านโตนด) เพื่อเพิ่มความสะดวกและความคล่องตัวในการสัญจรในชุมชน	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการฯ และกำหนดตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
• เห็นด้วยกับรูปแบบเกาะกลางแบบกดร่อง เพื่ออำนวยความปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูงในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสานงาได้ง่าย • เห็นด้วยกับรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต เพื่อช่วยป้องกันไม่ให้รถที่เสียหลักข้ามมาชนประสานงาได้	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบการพัฒนาโครงการอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมและจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ต่อไป

(9) กลุ่มที่ 9 ตำบลใหม่

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุม เมื่อวันศุกร์ที่ 18 กันยายน 2569 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมสหกรณ์การเกษตรโนนสูง จำกัด อำเภอโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 48 คน (ไม่นับกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะแสดงดัง**ตารางที่ 8-10**

ตารางที่ 8-10

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา กลุ่มที่ 9 ตำบลใหม่

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม	
• เสนอแนะให้ปิดจุดกลับรถบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง และพิจารณาออกแบบจุดกลับรถบริเวณใกล้เคียงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวและได้พิจารณาแนวทางการพัฒนาโดยจะดำเนินการปิดจุดกลับรถบริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักโนนสูง และออกแบบจุดกลับรถบริเวณร้านขาหมูหินดาด บริเวณ กม.172+575 เป็นรูปแบบสะพานยกระดับมีจุดกลับรถใต้สะพาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร และความปลอดภัยในการสัญจร
• จุดกลับรถของโครงการมีรูปแบบเป็นแบบใด	• จุดกลับรถในโครงการจะออกแบบเป็นสะพานยกระดับบนถนนทางหลวงหมายเลข 2 คล้ายสะพานข้ามแยก และมีจุดกลับรถใต้สะพาน เพื่อให้รถบรรทุกสามารถสัญจรผ่านใต้สะพานได้อย่างปลอดภัย
• ประชาชนในชุมชนบ้านบิงและชุมชนจันดุม จะสามารถใช้จุดกลับรถเพื่อเดินทางไปยังตลาดแคและเข้าสู่ตัวเมืองนครราชสีมาได้หรือไม่	• ประชาชนในชุมชนทั้งสองฝั่งทางจะสามารถใช้จุดกลับรถเพื่อเดินทางไปยังตลาดแคและเข้าสู่ตัวเมืองนครราชสีมาได้ มีระยะห่างประมาณ 2-3 กิโลเมตร ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะพิจารณาออกแบบจุดกลับรถให้รองรับปริมาณการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นสำคัญ
• พิจารณาออกแบบจุดกลับรถบริเวณโรงเรียนบ้านบิงบริเวณ กม.177+800 ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความคล่องตัวในการสัญจร	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาและดำเนินการศึกษาในรายละเอียดในการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการฯ และกำหนดตำแหน่งของจุดกลับรถให้มีความเหมาะสม โดยจะทำการออกแบบจุดกลับรถของโครงการตามมาตรฐานกรมทางหลวง ซึ่งสามารถรองรับการจราจรและการเข้าถึงของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเป็นหลัก
• บริเวณก่อนถึงทางเข้าชุมชนจันดุมมีรถบรรทุกจอดอยู่เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้บดบังทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ ทำให้ไม่สามารถมองเห็นรถที่วิ่งมาจากด้านขวาได้อย่างชัดเจน และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	• ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่ เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป

ตารางที่ 8-10

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา กลุ่มที่ 9 ตำบลใหม่ (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
• เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานยกระดับบริเวณทางแยกโนนสูง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ความปลอดภัยในการสัญจร และลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณทางแยก	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ รูปแบบการปรับปรุงทางแยกและรูปแบบเกาะกลางอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบที่เหมาะสม โดยพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยจะทำการคัดเลือกรูปแบบที่มีความเหมาะสมและจะนำเสนอในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2569 ต่อไป
• เห็นด้วยกับรูปแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทางบริเวณทางแยกโนนสูง เนื่องจากมีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาได้ดี ทั้งทิศทางจากอำเภอประทาย ไปอำเภอโนนสูง และทิศทางจากอำเภอโนนสูงไปอำเภอเมืองนครราชสีมา โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร	
• ไม่เห็นด้วยกับรูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) เนื่องจากบดบังทัศนียภาพ และไม่เหมาะสมในการจัดการช่องรอเลี้ยวบริเวณจุดกลับรถ	
• แนวเส้นทางโครงการมีการออกแบบทางขนานไว้ในบริเวณใดบ้าง	• โครงการได้ออกแบบทางขนานในบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ทั้งสองข้างทางในการสัญจรเข้า–ออกพื้นที่ รวมทั้งได้ออกแบบทางขนานบริเวณสะพานยกระดับ เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกและปลอดภัยยิ่งขึ้น
• บริเวณทางหลวงหมายเลข 2 ช่วงบ้านบิง หมู่ที่ 5 ถึงโรงเรียนบ้านบิง ระยะทางประมาณ 500 เมตร เป็นพื้นที่ลุ่มต่ำมีปัญหาน้ำท่วมขังบ่อยครั้ง ควรออกแบบระบบระบายน้ำเพื่อรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	• ทางโครงการฯ รับทราบข้อเสนอแนะดังกล่าวไปพิจารณาประกอบการศึกษาของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ในโครงการได้มีการศึกษาออกแบบระบบระบายน้ำ โดยจะทำการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาระบบระบายน้ำตลอดแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้มีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะข้อมูลตำแหน่งพื้นที่ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขังตามแนวเส้นทาง ค่าระดับน้ำที่ท่วม ทิศทางการไหลของน้ำ ฯลฯ หลังจากนั้นจะทำการศึกษาด้านอุทกวิทยา วิเคราะห์ปริมาณน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และออกแบบด้านชลศาสตร์ เพื่อกำหนดขนาดอาคารระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำในแต่ละพื้นที่รับน้ำย่อยได้อย่างเหมาะสมและเพียงพอต่อการระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการต่อไป

ตารางที่ 8-10

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา กลุ่มที่ 9 ตำบลใหม่ (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านอื่น ๆ	
• แจ้งปัญหาร่องระบายน้ำบริเวณหน้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านใหม่ ซึ่งอยู่ริมทางหลวงหมายเลข 2067 เนื่องจากร่องระบายน้ำไม่สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังและน้ำเน่าเสีย อีกทั้งบริเวณดังกล่าวยังเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง จึงขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าตรวจสอบและดำเนินการแก้ไข เพื่อความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน	• ประเด็นดังกล่าวอยู่นอกเหนือขอบเขตการศึกษาและออกแบบของโครงการ ทั้งนี้ โครงการฯ จะนำประเด็นดังกล่าวแจ้งให้กรมทางหลวงและหน่วยงานที่รับผิดชอบทราบ เพื่อพิจารณาดำเนินการตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องต่อไป
• แจ้งปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างดับบนทางหลวงหมายเลข 2067 บริเวณหน้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านใหม่ ถึงบริเวณทางแยก นม.1018	
• เสนอแนะให้มีจุดกลับรถเพิ่มเติม บริเวณอำนวยอะไหล่บนทางหลวงหมายเลข 2067 เพิ่มความสะดวกและความคล่องตัวในการสัญจรในชุมชน	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2569

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

- ดำเนินการออกแบบเบื้องต้นในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การออกแบบแนวเส้นทาง แนวระดับ จุดตัดทางแยก รวมทั้งออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่นๆ พร้อมประมาณราคาก่อสร้างเบื้องต้น เพื่อเป็นกรอบในการออกแบบรายละเอียดโครงการต่อไป

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูล และเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) พร้อมทั้งกำหนด (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอโนนสูง ที่ว่าการอำเภอคง ที่ว่าการอำเภอพิมาย เทศบาลตำบลใหม่องค์การบริหารส่วนตำบลโตนด เทศบาลตำบลดอนหวาย องค์การบริหารส่วนตำบลบิง องค์การบริหารส่วนตำบลดอนชมพู องค์การบริหารส่วนตำบลหลุมข้าว องค์การบริหารส่วนตำบลธารปราสาท เทศบาลตำบลตลาดแค องค์การบริหารส่วนตำบลตาจั่น และองค์การบริหารส่วนตำบลกระเบื้องใหญ่ พร้อมทั้งเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ เฟซบุ๊ก และไลน์ออฟฟิเชียล ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม
- เตรียมวางแผนจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ 2570 โดยจะดำเนินการเชิญชวนเข้าร่วมการประชุมผ่านจดหมายเชิญประชุม ผ่านผู้นำชุมชน การติดประกาศเชิญเข้าร่วมการประชุม ไวนิลประชาสัมพันธ์โครงการ ประกาศเสียงตามสาย การแจกใบปลิว เว็บไซต์โครงการ เฟซบุ๊กโครงการ และไลน์ออฟฟิเชียล

10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจและออกแบบ

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 แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)
151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1313 (นางสาวสินีนาฏ โอจารุทิพย์)
อีเมล : sineenart_o@team.co.th

ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด
151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 0 2509 9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุเห่ง)
อีเมล : jedsada_k@team.co.th

ด้านวิศวกรรมการจราจร

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
1199 อาคารปียวรรณ ชั้น 24-25 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 08 9164 5191 (นายอดิศักดิ์ วณิชย์สิริกุล)
อีเมล : adisak.wmu@gmail.com

www.hw2-Nakhonratchasima-to-Prathai.com

Facebook : ทล.2 นครราชสีมา - ประทาย

Line Official : ทล.2 โคราช - ประทาย

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....