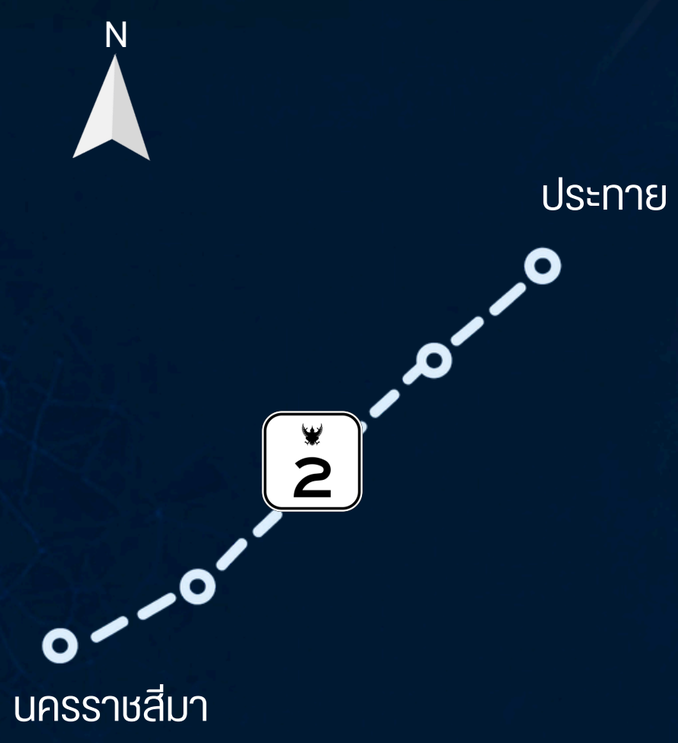
กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง หมายเลข 2

ตอน นครราชสีมา - ประทาย

พัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างยั่งยืน
เชื่อมโยงเมือง เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม
และคุณภาพชีวิต สู่อนาคตที่ดีกว่า



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3
การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

พฤศจิกายน 2569

02 ความเป็นมาของโครงการ

กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport

กรมทางหลวง
Department of Highways



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

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

กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและออกแบบปรับปรุง แก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข 2 ตอน นครราชสีมา - ประทาย พร้อมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงใกล้เคียง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น

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

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

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





วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวง ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรทั้งในปีปัจจุบันและที่มีแนวโน้มการเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

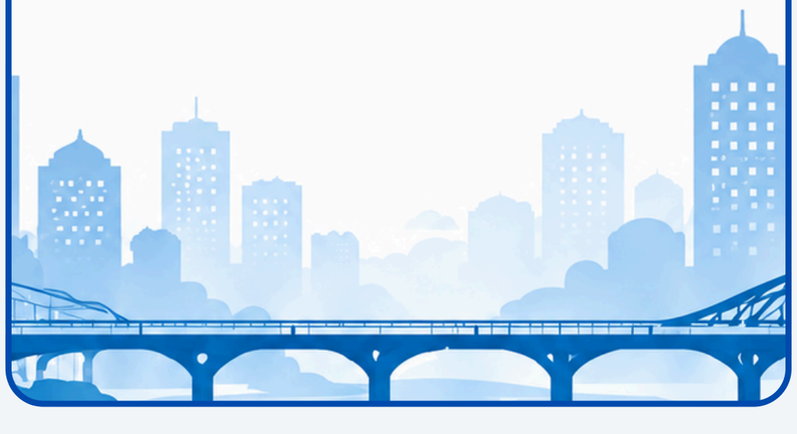
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง ลดอุบัติเหตุทางจราจร รวมทั้งเพิ่มความสะดวก และความปลอดภัยแก่ผู้สัญจร

3. เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ทางด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม

ประโยชน์ของโครงการ

ด้านการจราจรและขนส่ง

เพิ่มประสิทธิภาพของทางหลวงหมายเลข 2 โดยให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม ลดจุดตัดทางแยก ซึ่งจะช่วยป้องกัน และแก้ไขปัญหาด้านการจราจร และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วของการเดินทางในพื้นที่



ด้านความปลอดภัย

เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง



ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ

เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่าง ๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ และสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ให้แก่พื้นที่โครงการ



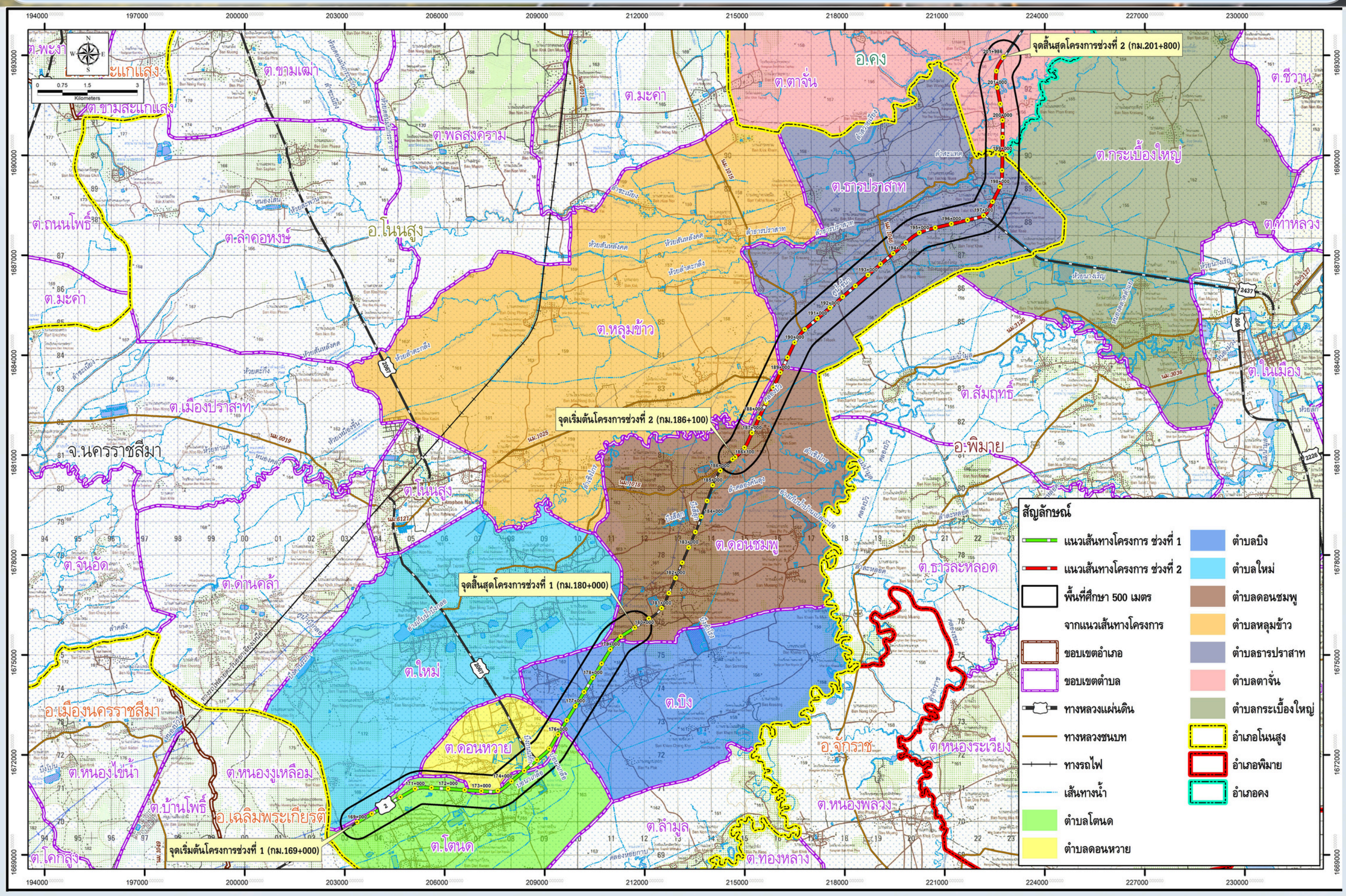


04 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

ที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาของโครงการ

แนวเส้นทางโครงการแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ระยะทางรวม 26.70 กิโลเมตร ได้แก่

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



ภาพรวมโครงการ

ระยะทางรวมประมาณ

26.70 กิโลเมตร

1 จังหวัด

3 อำเภอ

9 ตำบล

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

จังหวัดนครราชสีมา

อำเภอโนนสูง
- ตำบลใหม่
- ตำบลโตนด
- ตำบลดอนหวาย
- ตำบลบิง
- ตำบลดอนชมพู
- ตำบลหลุมข้าว
- ตำบลธารปราสาท

อำเภอคง
- ตำบลตาจั่น

อำเภอพิมาย
- ตำบลกระเบื้องใหญ่



ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 17.20 กิโลเมตร



ทางหลวงขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 9.50 กิโลเมตร

สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

ปัจจุบันทางหลวงในพื้นที่โครงการมีขนาด 4-6 ช่องจราจร เขตทาง 60 เมตร โดยสภาพพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นที่ราบ มีพื้นที่เกษตรกรรม สลับพื้นที่โล่งและพื้นที่ชุมชน มีจุดตัดสำคัญ ได้แก่ ทางแยกโนนสูง (ระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 2067) และทางแยกตลาดแค (ระหว่างทางหลวงหมายเลข 2 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 206) รวมถึงแนวเส้นทางผ่านลำน้ำต่างๆ ได้แก่ คลองลำเชียงไกร คลองลำธารปราสาท คลองลำสะแทด และคลองลำสวายเรียง

05 ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาทางหลวงของโครงการ

กระทรวงคมนาคม Ministry of Transport

กรมทางหลวง Department of Highways

โดยจะพิจารณารูปแบบที่เหมาะสมในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันและการพัฒนาในอนาคต ซึ่งมีแนวคิดในการกำหนดรูปแบบการปรับปรุงแนวเส้นทาง จำนวน 3 รูปแบบ โดยก่อสร้างบนเขตทางเดิมกว้าง 60 เมตร ดังนี้

รูปแบบที่ 1 : เกาะกลางแบบยก (Raised Median)



แนวคิดรูปตัดทางหลวง

เกาะกลางแบบยก พื้นที่บริเวณเกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่าง ซึ่งรูปแบบนี้จะดำเนินการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็นขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร

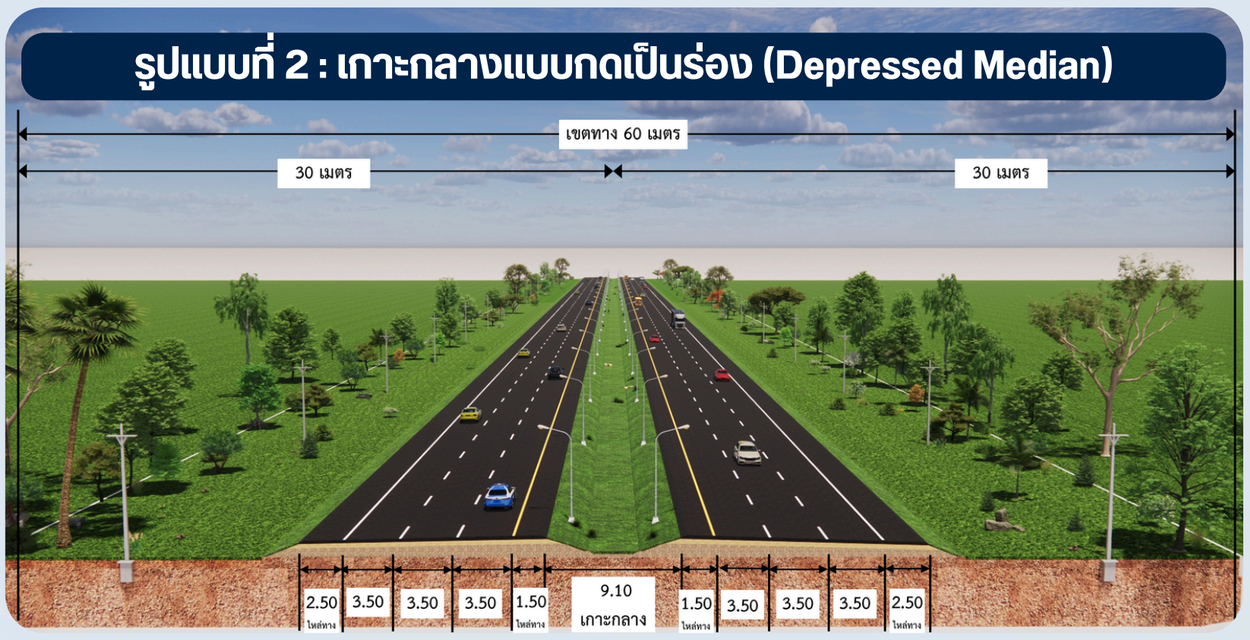
ข้อดี

- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต
- สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับขี่ข้ามฝั่งได้
- ค่าก่อสร้างไม่สูงมาก
- ใช้ประโยชน์จากความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยว หรือกลับรถได้ดี
- มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพาน และการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและป้ายจราจรได้
- การบำรุงรักษาเกาะกลางง่าย

ข้อด้อย

- ในช่วงที่รถใช้ความเร็วสูงอาจจะเกิดการเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนประสานงากันได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกั้นอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน
- อาจจะมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำ จนทำให้ระบายได้ไม่ทัน

รูปแบบที่ 2 : เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)



แนวคิดรูปตัดทางหลวง

เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง นิยมใช้กับทางหลวงนอกเมือง โดยร่องของเกาะกลางสามารถช่วยระบายน้ำได้ดี ซึ่งรูปแบบนี้จะดำเนินการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็นขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร และมีไหล่ทางด้านในกว้าง 1.50 เมตร

ข้อดี

- ความกว้างของเกาะกลางจัดเป็นช่องจราจรรอเลี้ยวหรือกลับรถได้ดีมาก
- ความกว้างและความลาดเอียงของร่องเกาะกลางถูกออกแบบมาเพื่ออำนวยความปลอดภัยให้กับรถที่ใช้ความเร็วสูง ในกรณีที่รถเสียหลักเข้าสู่พื้นที่เกาะกลางไม่ให้ข้ามฝั่งไปชนประสานงาได้ง่าย หรืออาจติดราวกั้นอันตรายช่วย
- มีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายจราจรได้
- การระบายน้ำช่วงทางโค้งได้ดี
- ค่าก่อสร้างถูกที่สุด

ข้อด้อย

- รถจักรยานยนต์สามารถขับลงไปในร่องเกาะกลาง เพื่อข้ามฝั่งได้ ซึ่งต้องติดตั้งราวกั้นอันตรายร่วมด้วยเพื่อป้องกัน
- การบำรุงรักษาเกาะกลางค่อนข้างยุ่งยาก เนื่องจากต้องมีการตัดหญ้าที่บริเวณเกาะกลางอย่างสม่ำเสมอ
- ไม่สอดคล้องกับรูปแบบการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต

รูปแบบที่ 3 : เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)



แนวคิดรูปตัดทางหลวง

เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต มักนิยมใช้กับทางหลวงนอกเมืองที่รถใช้ความเร็วสูง เนื่องจากหากรถเกิดเสียหลักเข้าเกาะกลางกำแพงคอนกรีตจะช่วยป้องกันการชนประสานงาได้ โดยรูปแบบนี้จะดำเนินการขยายช่องจราจรจาก 4 ช่องจราจร เป็นขนาด 6 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร และไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร

ข้อดี

- ช่วยป้องกันไม่ให้รถที่เสียหลักข้ามมาชนประสานงาได้
- สามารถป้องกันรถจักรยานยนต์ขับขี่ข้ามฝั่งได้
- การบำรุงรักษาเกาะกลางง่ายที่สุด

ข้อด้อย

- อาจมีปัญหาการระบายน้ำบนผิวจราจรในช่วงที่ยกโค้ง เนื่องจากเศษขยะไปอุดตันทางระบายน้ำ จนทำให้ระบายได้ไม่ทัน
- มีพื้นที่เกาะกลางรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และป้ายจราจรน้อย
- การจัดการช่องรอเลี้ยวและจุดกลับรถได้ไม่ค่อยดี
- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคตน้อยกว่ารูปแบบที่ 1
- ค่าก่อสร้างสูงที่สุด

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบเกาะกลางทางหลวง

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- สอดคล้องกับการพัฒนาทางหลวงเต็มรูปแบบในอนาคต (12 คะแนน)
- ความปลอดภัยของรถทางตรง (8 คะแนน)
- การกลับรถและการเลี้ยว (5 คะแนน)
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง (5 คะแนน)
- การระบายน้ำบนผิวจราจร (5 คะแนน)

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ด้านราคาค่าก่อสร้าง (20 คะแนน)
- ด้านการซ่อมบำรุงรักษา (10 คะแนน)

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- ผลกระทบต่อทรัพยากรดิน (9 คะแนน)
- ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง (9 คะแนน)
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้ (7 คะแนน)
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (10 คะแนน)

ผลการพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบเกาะกลางทางหลวง

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบทางเลือกที่ 1	รูปแบบทางเลือกที่ 2	รูปแบบทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	24.80	26.04	27.08
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	26.00	20.20	24.60
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35	29.65	29.96	26.28
รวม	100	**80.45**	76.20	77.96

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาของโครงการในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุม ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่ารูปแบบของเกาะกลาง ที่ได้คะแนนมากที่สุด คือ **รูปแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median)** ได้คะแนน 80.45 คะแนน จึงเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด และป้องกันรถขับขี่ปีนเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะแบบกดร่อง รวมทั้งมีพื้นที่เกาะกลางสามารถรองรับโครงสร้างสะพานและการติดตั้งไฟส่องสว่างและป้ายจราจรได้และมีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อย มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างและผลกระทบด้านสุนทรียภาพน้อย

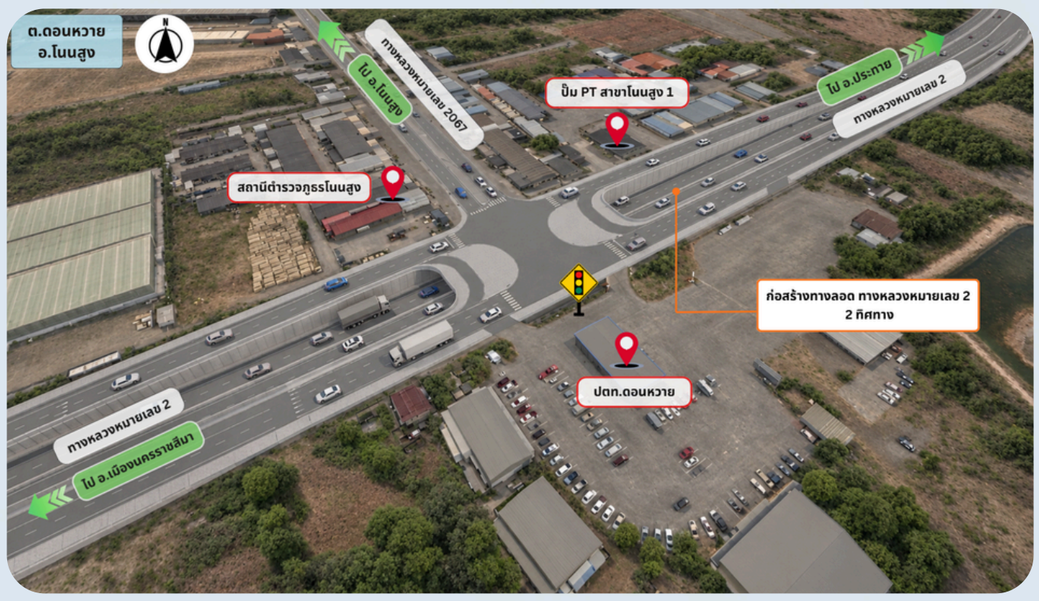
06 ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกของโครงการ

กระทรวงคมนาคม Ministry of Transport

กรมทางหลวง Department of Highways

1. ทางแยกโนนสูง (สามแยกจุดตัดระหว่าง ทล.2 กับ ทล.2067)

รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยก

ออกแบบทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 2 มีลักษณะการจราจรแบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ไป - กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง
- รูปแบบนี้ไม่บดบังทัศนียภาพของผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

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

รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยก

ออกแบบสะพานบนทางหลวงหมายเลข 2 มีลักษณะการจราจรแบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ไป - กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม

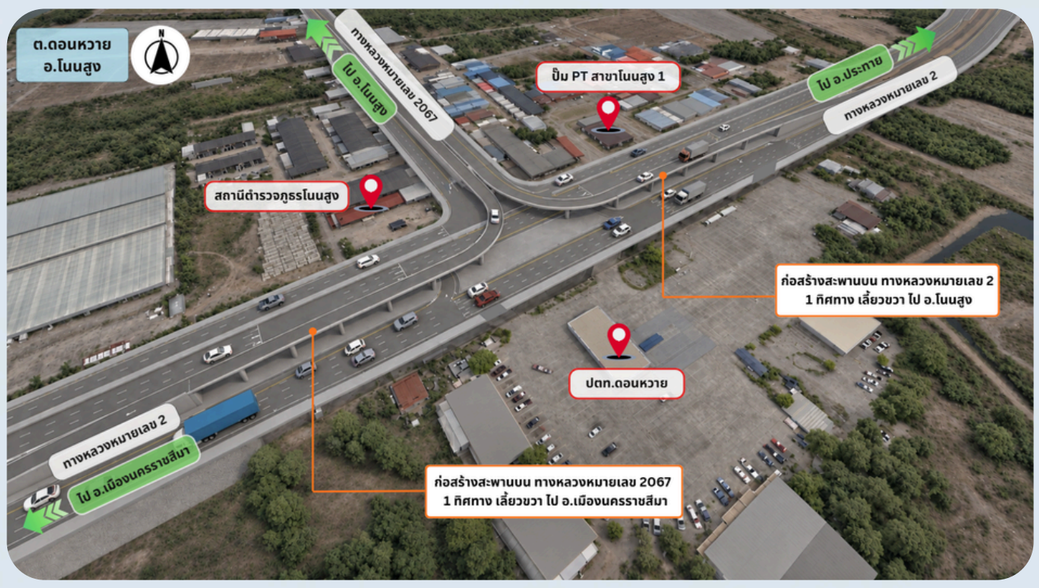
ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ไม่ยุ่งยาก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก

ข้อด้อย

- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง
- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- รูปแบบนี้มีสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางหลัก

รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง



แนวคิดรูปแบบทางแยก

ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา จำนวน 2 ทิศทาง ทิศทางละ 1 ช่องจราจร ได้แก่ ทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 2 เลี้ยวขวาไปยังทางหลวงหมายเลข 2067 เพื่อมุ่งหน้าไปยัง อ.โนนสูง และทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 2067 เลี้ยวขวาไปยัง ทางหลวงหมายเลข 2 เพื่อมุ่งหน้าไปยัง อ.เมืองนครราชสีมา ซึ่งรูปแบบดังกล่าว จะไม่มีสัญญาณไฟจราจรในบริเวณทางแยก เพื่อให้การจราจรสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกในทุกทิศทาง โดยรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวงหมายเลข 2067 เพิ่มเติม

ข้อดี

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

ข้อด้อย

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

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาทางแยกต่างระดับของโครงการ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร (10 คะแนน)
  - ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay)
- ความปลอดภัยในการขับขี่ (10 คะแนน)
- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (10 คะแนน)
- ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา (5 คะแนน)

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท) (20 คะแนน)
- ราคาค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น (ล้านบาท) (10 คะแนน)

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- การโยกย้ายและเวนคืน
  - จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน (5 คะแนน)
  - จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน (5 คะแนน)
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน (5 คะแนน)
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม (10 คะแนน)
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (10 คะแนน)

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบ ทางเลือกที่ 1	รูปแบบ ทางเลือกที่ 2	รูปแบบ ทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	26.10	31.40	26.70
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	22.00	29.80	24.00
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35	30.00	31.00	21.00
รวม	100	78.10	**92.20**	71.70

รูปแบบทางเลือกการพัฒนาทางแยกต่างระดับที่ได้คะแนนสูงที่สุด คือ **รูปแบบทางเลือกที่ 2** ก่อสร้างสะพานข้ามแยก 2 ทิศทางในแนว ทล.2 ทางแยกระดับพื้นเป็นสัญญาณไฟจราจร ได้คะแนน 92.20 คะแนน โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง มีระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ง่ายไม่ยุ่งยาก มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก ดังนั้นรูปแบบทางเลือกที่ 2 จึงเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป

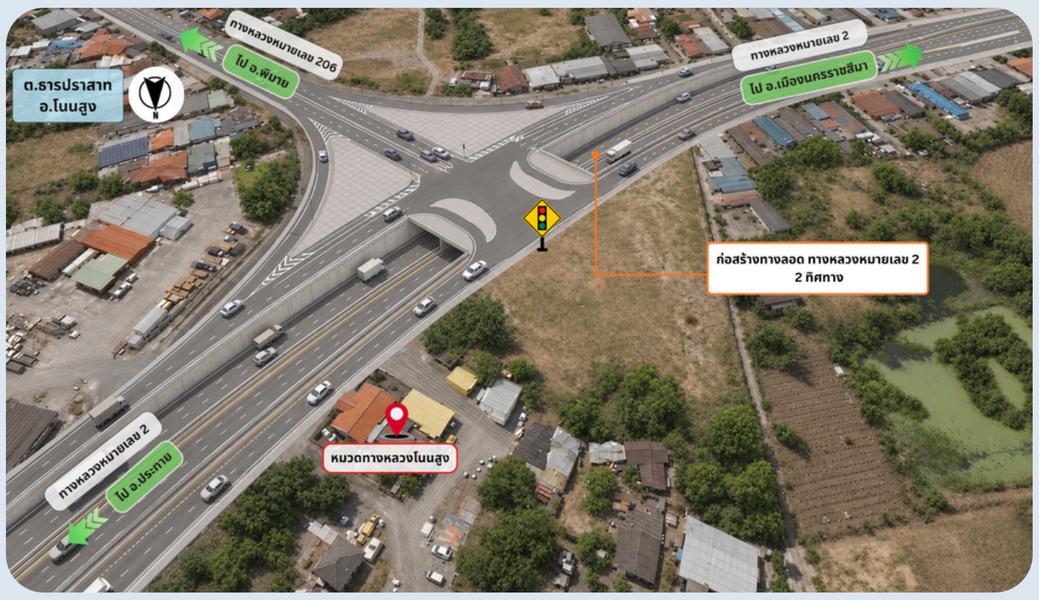
07 ทางเลือกรูปแบบการพัฒนาทางแยกของโครงการ

กระทรวงคมนาคม Ministry of Transport

กรมทางหลวง Department of Highways

2. ทางแยกตลาดแค (สามแยกจุดตัดระหว่าง ทล.2 กับ ทล.206)

รูปแบบที่ 1 : ออกแบบทางลอด (Underpass) บนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเบื้องต้น

ออกแบบทางลอดบนทางหลวงหมายเลข 2 มีลักษณะการจราจรแบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ไป - กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกบนทางลอดเป็นแบบระบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย
- ไม่มีการเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง
- รูปแบบนี้ไม่บดบังทัศนียภาพของผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณทางแยก

ข้อด้อย

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

รูปแบบที่ 2 : ออกแบบสะพานข้ามแยกบนทางหลวงหมายเลข 2 และจัดการจราจรระดับพื้นด้วยระบบสัญญาณไฟจราจร



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเบื้องต้น

ออกแบบสะพานบนทางหลวงหมายเลข 2 มีลักษณะการจราจรแบบ 2 ทิศทาง ทิศทางละ 3 ช่องจราจร ไป - กลับ จาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย เพื่อรองรับจราจรทั้งสองทิศทาง โดยจัดการจราจรบริเวณทางแยกใต้สะพานเป็นแบบสัญญาณไฟจราจร เพื่อรองรับการเดินทางสำหรับทิศทางรถเลี้ยวขวา โดยรูปแบบนี้ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติม

ข้อดี

- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมา ไป อ.ประทาย
- ไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน
- การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ไม่ยุ่งยาก
- มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก

ข้อด้อย

- ค่าก่อสร้างค่อนข้างสูง
- การเดินทางในทิศทางเลี้ยวขวาทุกทิศทางต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- รูปแบบนี้มีสะพานบดบังทัศนียภาพบริเวณทางหลัก

รูปแบบที่ 3 : ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา 2 ทิศทาง



แนวคิดรูปแบบทางแยกในเบื้องต้น

ออกแบบสะพานเลี้ยวขวา จำนวน 2 ทิศทาง ทิศทางละ 1 ช่องจราจร ได้แก่ ทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 2 เลี้ยวขวาไปยังทางหลวงหมายเลข 206 เพื่อมุ่งหน้าไปยัง อ.พิมาย และทิศทางจากทางหลวงหมายเลข 206 เลี้ยวขวาไปยังทางหลวงหมายเลข 2 เพื่อมุ่งหน้าไปยัง อ.ประทาย ซึ่งรูปแบบดังกล่าว จะไม่มีสัญญาณไฟจราจรในบริเวณทางแยก เพื่อให้การจราจรสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกในทุกทิศทาง โดยรูปแบบนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างบนทางหลวงหมายเลข 206 เพิ่มเติม

ข้อดี

- ค่าก่อสร้างไม่สูง
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรได้ดีบนทางสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 2) ทั้งทิศทางจาก อ.ประทาย ไป อ.เมืองนครราชสีมา และทิศทางจาก อ.เมืองนครราชสีมาไป อ.ประทาย
- มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรในทิศทางเลี้ยวขวาได้ดี ทั้งสองทิศทางจากอ.เมืองนครราชสีมาไป อ.พิมาย และทิศทางจาก อ.พิมายไป อ.ประทาย โดยไม่ต้องรอสัญญาณไฟจราจร
- ระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน

ข้อด้อย

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

เกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาทางแยกต่างระดับของโครงการ

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)

- ประสิทธิภาพในการรองรับการจราจร (10 คะแนน)
  - ความล่าช้าในการเดินทางบริเวณทางแยก (Delay)
- ความปลอดภัยในการขับขี่ (10 คะแนน)
- การจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง (10 คะแนน)
- ความยากง่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา (5 คะแนน)

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)

- ราคาค่าก่อสร้างเบื้องต้น (ล้านบาท) (20 คะแนน)
- ราคาค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น (ล้านบาท) (10 คะแนน)

ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)

- การโยกย้ายและเวนคืน
  - จำนวนสิ่งปลูกสร้างที่ถูกเวนคืน (5 คะแนน)
  - จำนวนที่ดินที่ถูกเวนคืน (5 คะแนน)
- ผลกระทบด้านทรัพยากรดิน (5 คะแนน)
- ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ-สังคม (10 คะแนน)
- ผลกระทบด้านสุนทรียภาพ (10 คะแนน)

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	รูปแบบ ทางเลือกที่ 1	รูปแบบ ทางเลือกที่ 2	รูปแบบ ทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	35	27.10	32.40	24.80
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30	22.00	29.80	24.00
3. ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35	28.00	29.00	21.00
รวม	100	77.10	**91.20**	69.80

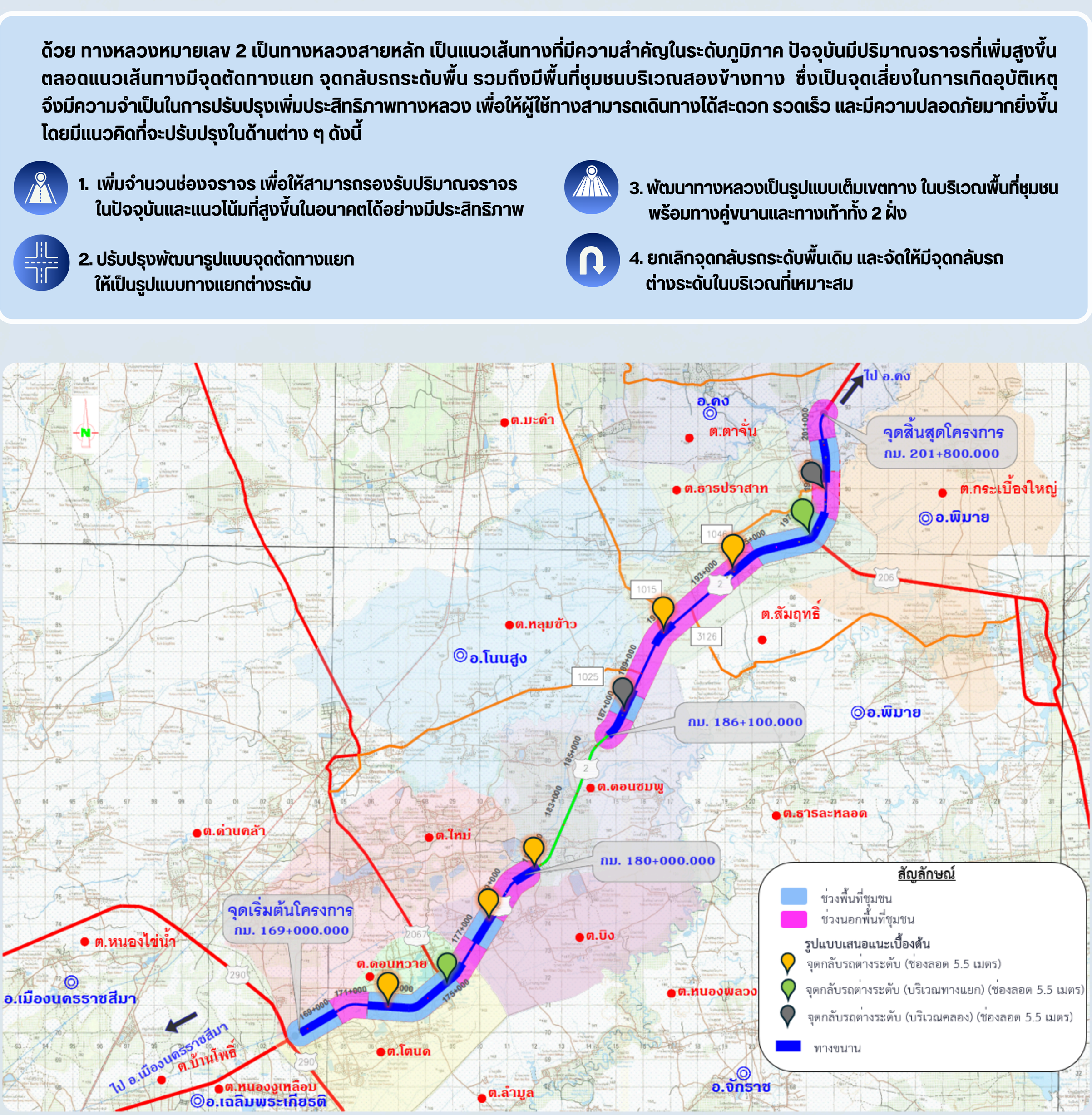
รูปแบบทางเลือกการพัฒนาทางแยกต่างระดับที่ได้คะแนนสูงที่สุด คือ **รูปแบบทางเลือกที่ 2** ก่อสร้างสะพานข้ามแยก 2 ทิศทางในแนว ทล.2 ทางแยกระดับพื้นเป็นสัญญาณไฟจราจร ได้คะแนน 91.20 คะแนน โดยไม่มีการเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง มีระบบระบายน้ำไม่ซับซ้อน การก่อสร้างและการบำรุงรักษาทำได้ง่ายไม่ยุ่งยาก มีผลกระทบต่อการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้างไม่สูงมาก ดังนั้นรูปแบบทางเลือกที่ 2 จึงเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมที่จะนำไปดำเนินการสำรวจและออกแบบรายละเอียดของโครงการต่อไป



แนวคิดรูปแบบการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

ด้วย ทางหลวงหมายเลข 2 เป็นทางหลวงสายหลัก เป็นแนวเส้นทางที่มีความสำคัญในระดับภูมิภาค ปัจจุบันมีปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ตลอดแนวเส้นทางมีจุดตัดทางแยก จุดกลับรถระดับพื้น รวมถึงมีพื้นที่ชุมชนบริเวณสองข้างทาง ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จึงมีความจำเป็นในการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยมีแนวคิดที่จะปรับปรุงในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. เพิ่มจำนวนช่องจราจร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณจราจรในปัจจุบันและแนวโน้มที่สูงขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. ปรับปรุงพัฒนารูปแบบจุดตัดทางแยกให้เป็นรูปแบบทางแยกต่างระดับ
3. พัฒนาทางหลวงเป็นรูปแบบเต็มเขตทาง ในบริเวณพื้นที่ชุมชน พร้อมทางคู่ขนานและทางเท้าทั้ง 2 ฝั่ง
4. ยกเลิกจุดกลับรถระดับพื้นเดิม และจัดให้มีจุดกลับรถต่างระดับในบริเวณที่เหมาะสม



09 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport

กรมทางหลวง
Department of Highways

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

ขอบเขตการดำเนินงาน 2 ส่วนหลัก

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination; IEE)

+

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment; EIA)

ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการ

แหล่งโบราณคดีที่พบในพื้นที่โครงการ

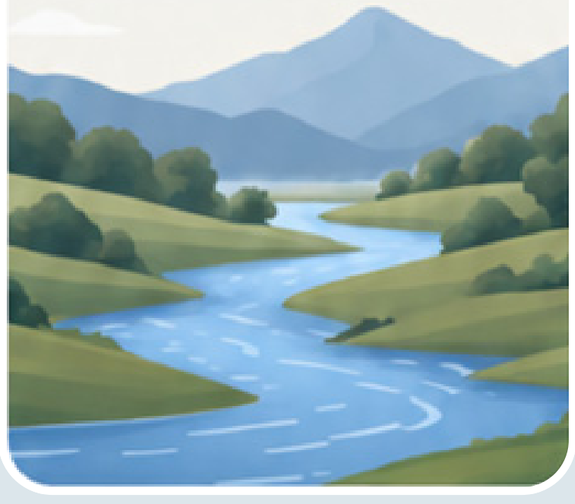
ข้อมูลจากสำนักศิลปากรที่ 10 นครราชสีมา พบแหล่งโบราณคดีในระยะ 500 เมตร จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ คูเมือง-กำแพงเมืองบ้านบิง , เนินดินเอียด จุดที่ 1 เนินดินเอียด จุดที่ 2 เนินดินเอียด จุดที่ 3 ,โนนบักเหลี่ยม (โนนเก่า) และชุมชนโบราณสระสี่เหลี่ยม

โครงการได้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ครอบคลุม 31 ปัจจัย โดยผลการศึกษาพบว่ามีปัจจัยที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ รวม 21 ปัจจัย โดยจะนำปัจจัยเหล่านี้ไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (EIA) ต่อไป

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ทำการศึกษา ในขั้นรายละเอียด (EIA)

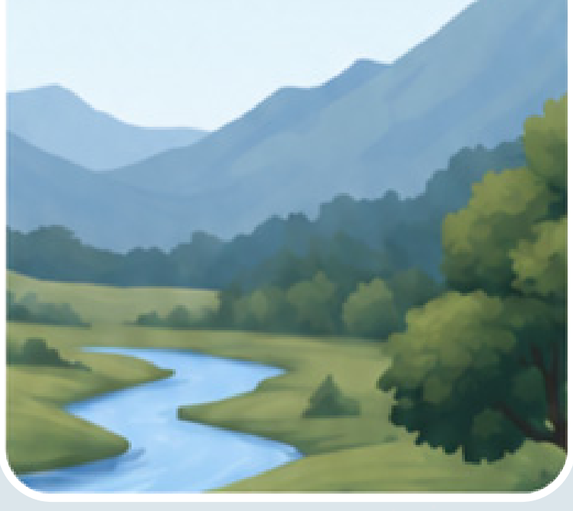
1. สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ รวม 6 ปัจจัย

1. ทรัพยากรดิน
2. ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติภัย
3. น้ำผิวดิน
4. อากาศ และบรรยากาศ
5. เสียง
6. ความสั่นสะเทือน



2. สิ่งแวดล้อมทางด้านชีวภาพ รวม 2 ปัจจัย

1. นิเวศวิทยาทางบก
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ



3. ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ รวม 4 ปัจจัย

1. การคมนาคมขนส่ง
2. สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
3. การควบคุมน้ำท่วม และการระบายน้ำ
4. การใช้ที่ดิน



4. ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 9 ปัจจัย

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

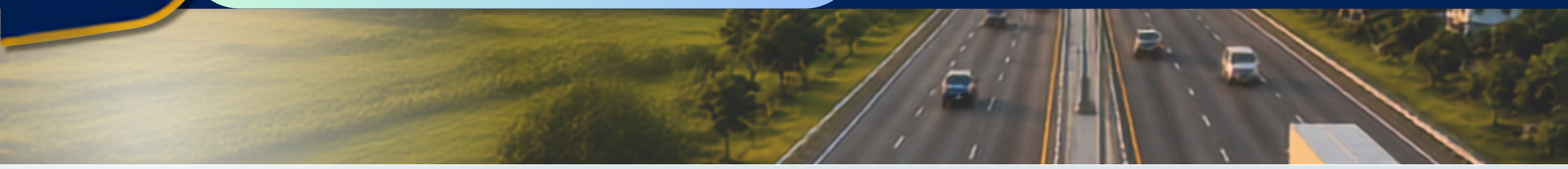




10 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport

กรมทางหลวง
Department of Highways



การทบทวนรายงานเดิมและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

- รวบรวมนโยบาย แผนพัฒนา คำสั่ง มติ กฎระเบียบ และข้อกำหนดต่างๆ
- ทบทวนรายงานการศึกษาเดิมที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบกับโครงการ
- ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE)

- การศึกษารายละเอียดโครงการ
- การศึกษาลักษณะโครงการเบื้องต้น
- รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ / สำรวจภาคสนามเบื้องต้น

ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่ำ
  - กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
- ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบปานกลาง - สูง

ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA)

สำรวจสภาพแวดล้อมปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิเพิ่มเติมและเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อม
สำรวจข้อมูลสภาพเศรษฐกิจสังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด

- มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- มาตรการส่งเสริมและปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เสนอกรมทางหลวง

กรมทางหลวง นำเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)



11 การมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

กรมทางหลวงเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการปรึกษาหารือ แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการ และร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบในทุกๆด้านจากการดำเนินโครงการ รวมถึงเพื่อเป็นการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ ผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวีดิทัศน์ เว็บไซต์โครงการ เป็นต้น อันจะส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานทุกภาคส่วนสามารถเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาโครงการเพื่อให้ได้รูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนมากที่สุดต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน

1 เข้าพบผู้บริหารหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

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



ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดนครราชสีมา



นายอำเภอโนนสูง



ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทนครราชสีมา



รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา

2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุม 3บี ชั้น 3 อาคารพนมวันท์ วิทยาลัยเทคโนโลยีพนมวันท์ อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 249 คน

ผู้แทนทางหลวงกล่าวรายงานประชุม

ประธานกล่าวเปิดการประชุม

ที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ

บรรยากาศผู้เข้าร่วมประชุม

3 การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 14 - 18 กันยายน พ.ศ. 2569 ซึ่งแบ่งออกเป็นรายตำบล จำนวน 9 กลุ่ม ได้แก่ ตำบลตาจั่น ตำบลหลุมข้าว ตำบลกระเบื้องใหญ่และตำบลธารปราสาท (ทต.ตลาดแค) ตำบลธารปราสาท (อบต.ธารปราสาท) ตำบลดอนชมพู ตำบลบิง ตำบลดอนหวาย ตำบลโตนด และตำบลใหม่ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 560 คน



กลุ่มที่ 1 ตำบลตาจั่น



กลุ่มที่ 2 ตำบลหลุมข้าว



กลุ่มที่ 3 ตำบลกระเบื้องใหญ่และตำบลธารปราสาท



กลุ่มที่ 4 ตำบลธารปราสาท



กลุ่มที่ 5 ตำบลดอนชมพู



กลุ่มที่ 6 ตำบลบิง



กลุ่มที่ 7 ตำบลดอนหวาย



กลุ่มที่ 8 ตำบลโตนด



กลุ่มที่ 9 ตำบลใหม่

4 การประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2569

5 การประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

ประมาณเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570

6 การประชุมสรุปผลการศึกษาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 3)

ประมาณเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2570

12 ช่องทาง และสถานที่ติดต่อสอบถามข้อมูล

กระทรวงคมนาคม
Ministry of Transport

กรมทางหลวง
Department of Highways



ติดตามข้อมูลข่าวสารของโครงการ

เว็บไซต์โครงการ

www.hw2-nakhonratchasima-to-prathai.com

Facebook โครงการ

Facebook : ทล.2 นครราชสีมา-ประทาย

Line Official โครงการ

Line Official : ทล.2 โคราช-ประทาย

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง
สำนักสำรวจและออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 02-354-6668-75 ต่อ 24038
โทรสาร : 0-2354 1034
อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

ด้านวิศวกรรม
บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์
เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230
โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1313
นางสาวสินีนาฏ โอจารุทิพย์
อีเมล : sineenart_o@team.co.th

ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนส์ จำกัด

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

ด้านวิศวกรรมจราจร
บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด

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

