



งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด

งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านทิศเหนือ)

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคม และขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับ งานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นลงทุนก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่า งานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยางมาตรฐานงานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอยตลอดจนงานอำนวยความปลอดภัย ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 22 สายอุดรธานี – สกลนคร – นครพนม เป็นโครงข่ายหนึ่งที่สำคัญ ที่จะเชื่อมโยงประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยส่งเสริมการพัฒนาด้านการขนส่ง ด้านเศรษฐกิจ และการค้าชายแดน เชื่อมต่อไปยังแขวงคำม่วน ประเทศลาว จึงส่งผลให้ทางหลวงสายนี้มีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้น แต่แนวเส้นทางสายนี้ในบางช่วง ยังคงวิ่งผ่านเข้าตัวเมือง ทำให้เกิดปัญหาจราจรและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อีกทั้งแนวเส้นทางในพื้นที่อำเภอสว่างแดนดินมีสภาพเขตทางแคบ มีข้อจำกัดในการขยายช่องจราจร ดังนั้น การพิจารณาก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุดังกล่าว รวมทั้งช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง นอกจากนี้ การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองยังเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวงในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ และยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร ซึ่งจากการตรวจสอบพื้นที่โครงการในเบื้องต้นพบว่า แนวเส้นทางของโครงการอยู่ใกล้แหล่งโบราณสถาน จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดโครงการหรือกิจการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างบริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านทิศเหนือ)

กรมทางหลวงได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน จึงได้จัดให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ โดยครั้งนี้ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม (สัมมนาครั้งที่ 2) โดยมีวัตถุประสงค์ในการประชุมเพื่อเสนอสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม และความก้าวหน้าในการศึกษาโครงการให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับทราบ ตลอดจนรับฟังความ



คิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงการศึกษา และดำเนินงานสำรวจและออกแบบรายละเอียด

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) สำรวจและออกแบบรายละเอียด (Detailed & design) แนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสว่างแดนดิน (ด้านเหนือ)
- 2) ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด และเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 3) ดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับโครงการ และเพื่อทราบถึงประเด็นปัญหาข้อจำกัดของพื้นที่ในการพัฒนาโครงการ พร้อมกับการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการอย่างเหมาะสมต่อไป

3. ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

- 1) เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง ช่วยลดระยะเวลาเดินทาง ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต
- 2) เพื่อบรรเทาความแออัดของการจราจรจากถนนบรรทุกที่ผ่านเข้า อ.สว่างแดนดิน
- 3) เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 22 – ทางหลวงหมายเลข 2091 – ทางหลวงหมายเลข 2280 อ.สว่างแดนดิน ไปยัง จ.อุดรธานี, จ.บึงกาฬ, จ.สกลนคร ได้สะดวกยิ่งขึ้น
- 4) เพื่อสนับสนุนศักยภาพการขยายพื้นที่การค้าการลงทุนในการรองรับการส่งออกและการนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ ตามนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งในการส่งเสริมนโยบายและแนวทางการร่วมมือทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

4. พื้นที่ศึกษาโครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียด งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมืองสว่างแดนดิน (ด้านทิศเหนือ) มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 22 ที่ประมาณ กม.74+120 (ตำบลสว่างแดนดิน อำเภอสว่างแดนดิน) และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.82+928 บนทางหลวงหมายเลข 22 (ตำบลทรายมูล อำเภอสว่างแดนดิน) ครอบคลุมพื้นที่ตำบลสว่างแดนดิน ตำบลโพนสูง ตำบลบ้านถ่อน และตำบลทรายมูล อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร ดังตารางที่ 4-1 และ รูปที่ 4-1



ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน
สกลนคร	สว่างแดนดิน	สว่างแดนดิน	หมู่ 2 บ้านง่อน
			หมู่ 3 บ้านสนามชัย
			หมู่ 4 บ้านหวาย
			หมู่ 5 บ้านดอนวังเวิน
			หมู่ 7 บ้านหนองไผ่
			หมู่ 10 บ้านหนองซาด
			หมู่ 13 บ้านดงสวรรค์
			หมู่ 15 บ้านดอนธงชัย
			หมู่ 18 บ้านหนองซาดทรายทอง
			หมู่ 26 บ้านง่อนใหม่
		บ้านถ่อน	หมู่ 3 บ้านหนองตาล
			หมู่ 10 บ้านโคกเจริญ
		โพนสูง	หมู่ 1 บ้านโพนสูง
			หมู่ 5 บ้านค้อ
		ทรายมูล	หมู่ 7 บ้านหนองกุง
1 จังหวัด	1 อำเภอ	4 ตำบล	15 หมู่บ้าน



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

5. สภาพปัจจุบันของโครงการ

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดสกลนคร อำเภอสว่างแดนดิน ครอบคลุมตำบลสว่างแดนดิน ตำบลโพนสูง ตำบลบ้านถ่อน และตำบลทรายมูล โดยสภาพพื้นที่ของโครงการมีลักษณะเป็นที่ราบเป็นส่วนใหญ่ การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ด้านการเกษตรกรรม เช่น ทำนา เป็นต้น โดยแนวเส้นทางโครงการจะตัดผ่านบริเวณพื้นที่บ้านดอนกลาง บ้านดอนธงชัย บ้านโพนสูง บ้านหนองตาล บ้านหวาย บ้านหนองชาด บ้านหนองไผ่ และมีบางช่วงตัดผ่านถนนเดิม คือ ทางหลวงหมายเลข 2091 และทางหลวงหมายเลข 2280 และเส้นทางท้องถิ่นซึ่งส่วนใหญ่เป็นถนนลูกรัง แสดงดังรูปที่ 5-1



รูปที่ 5-1 สภาพปัจจุบันของโครงการ

6. แนวคิดในการกำหนดแนวทางเลือกของโครงการ

6.1 การกำหนดจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการ

6.1.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการ

โครงการมีแนวคิดในการกำหนดจุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของโครงการ โดยกำหนดให้มีผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่เดิม สถานที่สำคัญ เช่น ศาสนสถาน หน่วยงานราชการ ตลอดจนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ แหล่งโบราณสถาน **ให้น้อยที่สุด** จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของเส้นทางแนวใหม่จะต้องเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายกับทางหลวงในพื้นที่ และสามารถรองรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงได้ในอนาคต ระยะห่างของเป็นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุด อยู่ไม่ไกลจนเกินไป ซึ่งมีผลต่อมูลค่าการก่อสร้างและการเลือกใช้เส้นทาง ของผู้ใช้ทาง

จากแนวความคิดดังกล่าวโครงการได้มีการสำรวจพื้นที่พบว่ามีข้อจำกัด ดังนี้ แสดงดังรูปที่ 6-1

- ช่วง กม.65+000 – กม.74+000 บนทางหลวงหมายเลข 22 ด้านซ้ายทาง เป็นป่าสงวนแห่งชาติ ปาดงจิ้น ปาดงเชียงโม
- ช่วง กม.72+750 – กม.73+500 บนทางหลวงหมายเลข 22 ด้านซ้ายทาง เป็นบริษัทห้างร้านขนาดใหญ่ และ ที่กม.73+500 ด้านขวาทาง เป็นโรงงานอุตสาหกรรม
- ช่วง กม.73+750 – กม.74+000 บนทางหลวงหมายเลข 22 ด้านซ้ายทาง เป็นโรงเรียนบ้านถ่อนหนองพะเนาวิมิตรภาพที่ 126

- ที่ กม.74+500 ด้านซ้ายทาง เป็นชุมชนบ้านง่อน และเรื่อยไปทางทิศตะวันออก จนถึงตัว อ.สว่างแดนดิน ทั้งด้านซ้ายทาง และขวาทาง บนทางหลวงหมายเลข 22 เป็นย่านชุมชน ห้างร้าน โรงงาน สลับสถานที่ราชการ ตลอดสองข้างทาง
- ช่วง กม.79+750 – กม.82+750 บนทางหลวงหมายเลข 22 เป็นย่านชุมชน หน่วยงานราชการ ห้างร้าน ฯ ตลอดสองข้างทาง อาทิเช่น โรงเรียนมารีย์พิทักษ์สว่างแดนดิน วิทยาลัยเทคโนโลยี สว่างแดนดิน โรงเรียนบ้านดงสวรรค์ เป็นต้น



รูปที่ 6-1 ข้อจำกัดบริเวณพื้นที่โครงการ

6.1.2 การกำหนดจุดเริ่มต้นโครงการ

จากหลักเกณฑ์ในการพิจารณาและข้อจำกัดที่ตั้งที่กล่าวในหัวข้อ 6.1.1 จะเห็นได้ว่า ประมาณ กม.74+120 บริเวณหลังโรงเรียนบ้านง่อนหนอง พะเนาวิมิตร์ภาพที่ 126 เป็นช่องว่างที่มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาทางแยก และโครงข่ายในอนาคต หากเลื้อนออกไปทางด้านทิศตะวันตก จะมีข้อจำกัดเป็น ป่าสงวนแห่งชาติ บริษัท ห้างร้านและโรงงานอุตสาหกรรม หากเลื้อนออกไปทางด้านทิศตะวันออกจะเข้าเขตเมือง ซึ่งเป็น

ย่านชุมชน ห้างร้าน โรงงาน สลับสถานที่ราชการ ตลอดสองข้างทาง ดังนั้นด้วยข้อจำกัดของพื้นที่โครงการ บริเวณ กม.74+120 จึงมีความเหมาะสมที่สุดที่จะเป็นจุดเริ่มต้นของโครงการ



6.1.3 การกำหนดจุดสิ้นสุดโครงการ

จากหลักเกณฑ์ในการพิจารณาและข้อจำกัดดังที่กล่าวในหัวข้อ 6.1.1 จะเห็นว่าช่วง กม. 79+750 – กม.82+750 ตลอดสองข้างทาง เป็นย่านชุมชนสลับหน่วยงานราชการ และห้างร้าน เพื่อให้ระยะห่างของเป็นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการอยู่ไม่ไกลกันจนเกินไป ซึ่งมีผลต่อการเลือกใช้เส้นทางของผู้ใช้ทาง ดังนั้น บริเวณ กม.82+928 จึงมีความเหมาะสมที่สุดที่จะเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ



6.2 การกำหนดแนวทางเลือกของโครงการ

6.2.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดแนวเส้นทางเลือกโครงการ

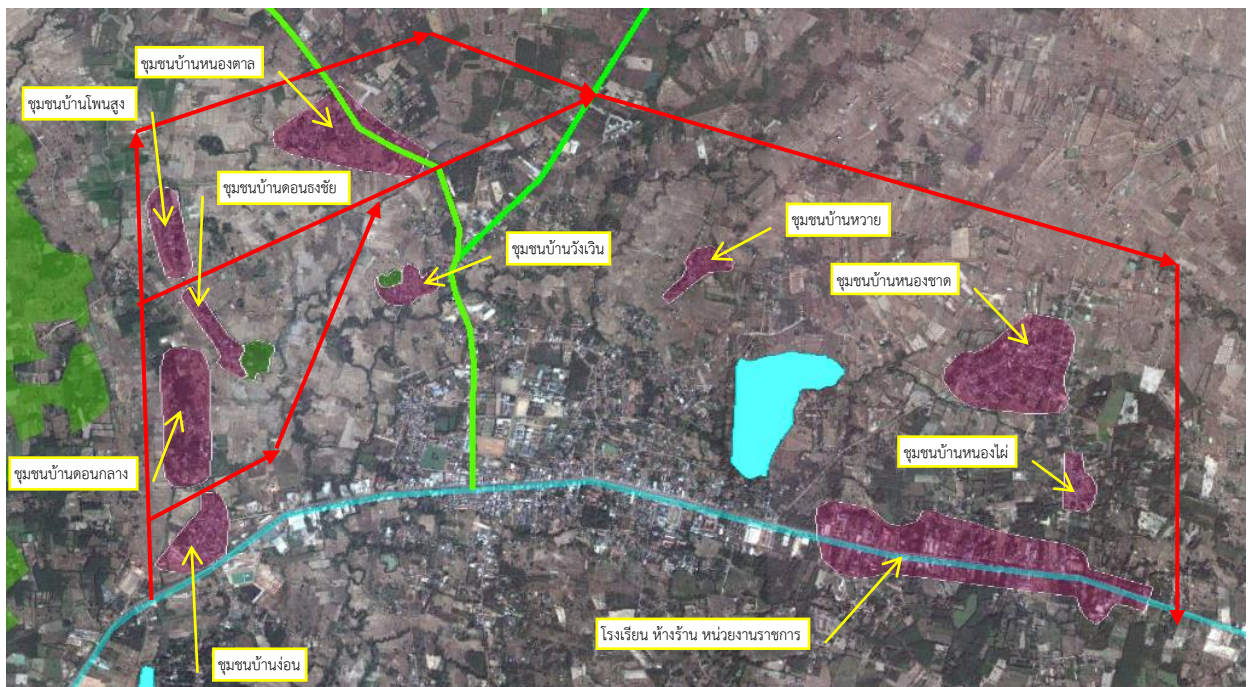
- 1) กำหนดแนวเส้นทางเลือกให้มีรูปแบบงานทางด้านเรขาคณิตให้ได้มาตรฐาน ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ทั้งรูปแบบแนวทางราบและแนวทางตั้ง
- 2) กำหนดแนวเส้นทางเลือกให้มีระยะแนวเส้นทางที่สั้นที่สุด เพื่อประหยัดงบประมาณก่อสร้าง
- 3) กำหนดแนวเส้นทางเลือกโดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมกับพื้นที่และสามารถดำเนินการก่อสร้างได้จริง

- 4) กำหนดแนวเส้นทางเลือกโดยหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อชุมชน เช่น ศาสนสถาน วัด/มัสยิด สถานศึกษาโรงเรียน สถานที่ราชการ โรงพยาบาล และชุมชนที่มีอยู่เดิม เป็นต้น เพื่อให้มีผลกระทบต่อชุมชนน้อยที่สุด
- 5) แนวเส้นทางเลือกที่กำหนดจะพิจารณาถึงสิ่งปลูกสร้างที่ต้องรื้อถอน และค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง

6.2.2 แนวทางเลือกของโครงการ

จากการพิจารณาตำแหน่งของจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการ และหลักเกณฑ์ในการพิจารณาแนวทางการเลือก พบว่าแนวเส้นทางโครงการมีข้อจำกัดที่จะกำหนดทิศทางของแนวเส้นทางเลือก ได้แก่

1. ด้านซ้ายทางของจุดเริ่มต้นโครงการมุ่งไปทางทิศเหนือมีโรงเรียนบ้านง่อน และพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ ป่าดงจันทน์ ป่าดงเชียงโม ส่วนด้านขวาทาง เป็นชุมชนบ้านง่อน ชุมชนบ้านดอนกลาง ชุมชนบ้านดอนธงชัย และชุมชนบ้านโพนสูง
 2. บริเวณพื้นที่ด้านทิศเหนือของอำเภอสว่างแดนดินมีชุมชนบ้านหนองตาล ชุมชนบ้านวังเวียง ชุมชนบ้านห้วย
 3. บริเวณพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของอำเภอสว่างแดนดินมี อ่างเก็บน้ำ ชุมชนบ้านหนองขาด ชุมชนบ้านหนองไผ่ และพื้นที่บริเวณโรงเรียน ห้างร้านและหน่วยงานราชการ
 4. ในบริเวณพื้นที่โครงการมีพื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมหลายแห่ง
- จากข้อจำกัดดังกล่าวที่ปรึกษาจึงได้กำหนดแนวเส้นทางเลือกทั้ง 3 แนวเส้นทาง แสดงดัง รูปที่ 6-2



รูปที่ 6-2 กรอบแนวคิดในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ



แนวทางเลือก A : จากจุดเริ่มต้นโครงการ กม.74+120 บนทางหลวงหมายเลข 22 มุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่านบริเวณหลังโรงเรียนบ้านหนองพะเนาว์มิตรภาพที่ 126 แนวเส้นทาง ผ่านทุ่งนา ผ่านบ้านอ่อน บ้านดอนกลาง บ้านดอนธงชัย บ้านโพนสูง จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางด้านทิศตะวันออก บริเวณสำนักสงฆ์ วิเวกธรรมคุณ ไปตัดกับห้วยเสี้ยว ห้วยศาลจอต ผ่านบ้านหนองตาล และตัดกับทางหลวงหมายเลข 2091 และตัดกับทางหลวงหมายเลข 2280 ผ่านที่ดินรกร้าง สลับสวนยางพาราและทุ่งนา ไปตัดกับห้วยทุ่งปลากัด ผ่านบ้านหวาย ผ่านบ้านหนองชาด จากนั้นแนวเส้นทางอ้อมหลังชุมชนบ้านหนองชาด มุ่งลงทางด้านทิศใต้ ไปตัดกับห้วยจอมศรี และมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 22 จุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.82+928 อยู่ห่างจาก ศูนย์รถยนต์ฮอนด้า 200 เมตร ระยะทางรวมประมาณ 15 กิโลเมตร



แนวทางเลือก B : จุดเริ่มต้นอยู่ที่ กม.74+120 ต่อจากนั้นแนวเส้นทางทับกับแนวเส้นทางเลือกที่ A ไปจนถึงบ้านดอนกลาง ประมาณ 1.50 กิโลเมตร จากนั้นทิศทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านระหว่างชุมชนบ้านดอนธงชัย และชุมชนบ้านโพนสูง ผ่านทุ่งนา ไปตัดกับห้วยยาง ห้วยศาลจอต ผ่านบ้านหนองตาล และไปตัดกับทางหลวงหมายเลข 2091 บริเวณด้านทิศเหนือของวัดจิตตภาวัน ผ่านทุ่งนาไปตัดกับทางและตัดกับทางหลวงหมายเลข 2280 ผ่านที่ดินรกร้าง สลับสวนยางพาราและทุ่งนา ไปตัดกับห้วย ทุ่งปลากัด ผ่านบ้านหวาย ผ่านบ้านหนองชาด จากนั้นแนวเส้นทางอ้อมหลังชุมชนบ้านหนองชาด มุ่งลงทางด้านทิศใต้ ไปตัดกับห้วยจอมศรี และมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 22 จุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.82+928 อยู่ห่างจาก ศูนย์รถยนต์ฮอนด้า 200 เมตรระยะทางรวมประมาณ 14 กิโลเมตร



แนวทางเลือก C : จุดเริ่มต้นอยู่ ต่อจากนั้นแนวเส้นทางทับกับแนวทางเลือก A และ B ประมาณ 0.50 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านระหว่างชุมชนบ้านง่อน และชุมชนบ้านดอนกลาง และมุ่งขึ้นทางทิศเหนือ บริเวณด้านทิศใต้ของ วัดชัยมงคล ไปตัดกับ ห้วยยาง ห้วยศาลจอด ห้วยวังเวิน จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก บริเวณด้านทิศเหนือของวัดธาตุงเวิน ไปตัดทางหลวงหมายเลข 2091 ทางทางหลวงหมายเลข 2280 ตามลำดับ ต่อจากนั้นแนวเส้นทางทับกับแนวทางเลือก A และ B จนถึงสิ้นสุดโครงการซึ่งบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 22 ที่ประมาณ กม.82+928 อยู่ห่างจาก ศูนย์รถยนต์ฮอนด้า 200 เมตร ระยะทางรวมประมาณ 13 กิโลเมตร



6.2.3 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบในแต่ละแนวทางเลือก

จากการตรวจสอบพื้นที่ในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางเส้นทางโครงการ พบพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area) ในแต่ละแนวทางเลือกของโครงการได้แก่ ชุมชน ศาสนสถาน สถานศึกษา และตั้งกระจายตัวอยู่ตลอดแนวสายทางโครงการ นอกจากนี้ในรัศมี 2 กิโลเมตร ยังมีโบราณสถาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

แนวทางเลือก A : ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางนี้ พบว่า แนวเส้นทางมีแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดีในรัศมี 2 กิโลเมตร จำนวน 5 แห่ง นอกจากนี้ในรัศมี 500 เมตร มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ชุมชน 4 แห่ง สถานศึกษา 3 แห่ง และศาสนสถาน 4 แห่ง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-3

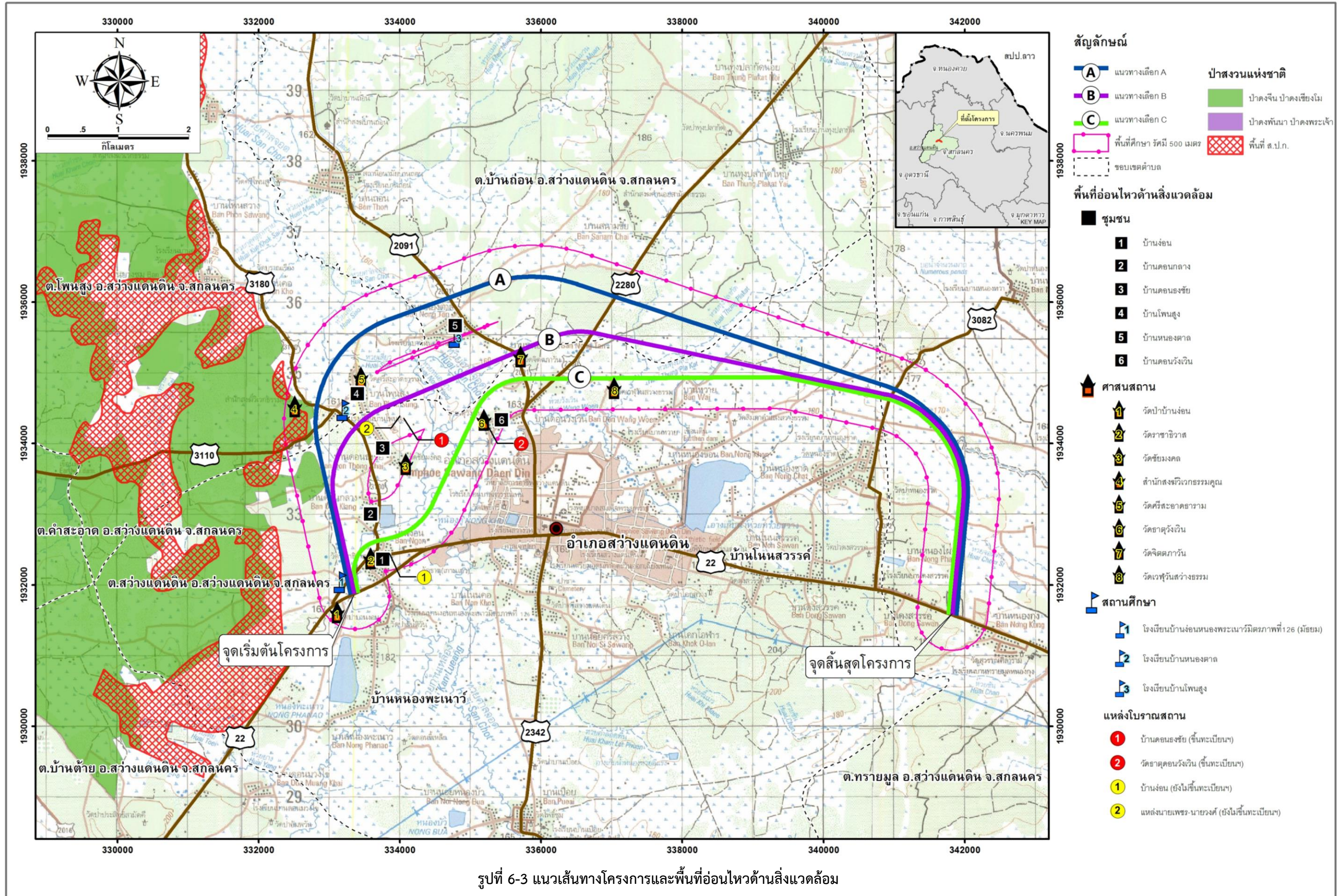
แนวทางเลือก B : ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางนี้ พบว่า แนวเส้นทางมีแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดีในรัศมี 2 กิโลเมตร จำนวน 5 แห่ง นอกจากนี้ในรัศมี 500 เมตร มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ชุมชน 4 แห่ง สถานศึกษา 3 แห่ง และศาสนสถาน 4 แห่ง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-3



แนวทางเลือก C : ผลการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของแนวเส้นทางนี้ พบว่า แนวเส้นทางมีแหล่งโบราณสถาน/โบราณคดีในรัศมี 2 กิโลเมตร จำนวน 5 แห่ง นอกจากนี้ในรัศมี 500 เมตร มีพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ชุมชน 3 แห่ง สถานศึกษา 1 แห่งและศาสนสถาน 6 แห่ง แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 6-1 และ รูปที่ 6-3

ตารางที่ 6-1 ผลการสำรวจพื้นที่โครงการและตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในเบื้องต้น

แนวทางเลือก	กม.	ชื่อสถานที่	ประเภท	ระยะห่างจากแนวเส้นทาง (ม.)	ตำแหน่ง
แนวทางเลือก A	0+000	วัดป่าบ้านอ่อน	ศาสนสถาน	349	ซ้าย
	0+208	โรงเรียนบ้านหนองพระเนาว์มิตรภาพที่ 126 (มัธยม)	สถานศึกษา	158	ซ้าย
	0+389	ชุมชนบ้านอ่อน	ชุมชน	499	ขวา
	0+436	วัดราชาธิวาส	ศาสนสถาน	347	ขวา
	1+053	ชุมชนบ้านดอนกลาง	ชุมชน	467	ขวา
	2+656	สำนักสงฆ์วิเวกธรรมคุณ	ศาสนสถาน	352	ซ้าย
	2+699	โรงเรียนบ้านโพนสูง	สถานศึกษา	322	ขวา
	3+070	ชุมชนบ้านโพนสูง	ชุมชน	451	ขวา
	3+401	วัดศรีสะอาดธาราม	ศาสนสถาน	389	ขวา
	5+120	โรงเรียนบ้านหนองตาล	สถานศึกษา	498	ขวา
	5+171	ชุมชนบ้านหนองตาล	ชุมชน	345	ขวา
	0+418	แหล่งโบราณคดีบ้านอ่อน	แหล่งโบราณ	607	ขวา
	2+251	แหล่งโบราณคดีบ้านดอนธงชัย	แหล่งโบราณ	1216	ขวา
	2+315	แหล่งโบราณคดีแหล่งนายเพชร-นายวงศ์	แหล่งโบราณ	1,162	ขวา
5+105	วัดธาตุวังเงิน	แหล่งโบราณ	1,732	ขวา	
แนวทางเลือก B	0+000	วัดป่าบ้านอ่อน	ศาสนสถาน	349	ซ้าย
	0+208	โรงเรียนบ้านหนองพระเนาว์มิตรภาพที่ 126 (มัธยม)	สถานศึกษา	158	ซ้าย
	0+398	ชุมชนบ้านอ่อน	ชุมชน	499	ขวา
	0+436	วัดราชาธิวาส	ศาสนสถาน	347	ขวา
	1+053	ชุมชนบ้านดอนกลาง	ชุมชน	467	ขวา
	2+528	โรงเรียนบ้านโพนสูง	สถานศึกษา	296	ซ้าย
	2+561	ชุมชนบ้านดอนธงชัย	ชุมชน	482	ขวา
	2+760	ชุมชนบ้านโพนสูง	ชุมชน	350	ซ้าย
	2+882	วัดศรีสะอาดธาราม	ศาสนสถาน	519	ซ้าย
	4+285	โรงเรียนบ้านหนองตาล	สถานศึกษา	530	ซ้าย
	5+041	วัดจิตตภาวัน	ศาสนสถาน	82	ขวา
	0+418	แหล่งโบราณคดีบ้านอ่อน	แหล่งโบราณ	607	ขวา
	3+129	แหล่งโบราณคดีแหล่งนายเพชร-นายวงศ์	แหล่งโบราณ	203	ขวา
	3+168	แหล่งโบราณคดีบ้านดอนธงชัย	แหล่งโบราณ	262	ขวา
4+204	วัดธาตุวังเงิน	แหล่งโบราณ	702	ขวา	
แนวทางเลือก C	0+000	วัดป่าบ้านอ่อน	ศาสนสถาน	349	ซ้าย
	0+208	โรงเรียนบ้านหนองพระเนาว์มิตรภาพที่ 126 (มัธยม)	สถานศึกษา	158	ซ้าย
	0+706	วัดราชาธิวาส	ศาสนสถาน	240	ขวา
	0+984	ชุมชนบ้านอ่อน	ชุมชน	328	ขวา
	1+011	ชุมชนบ้านดอนกลาง	ชุมชน	337	ซ้าย
	2+275	วัดชัยมงคล	ศาสนสถาน	516	ซ้าย
	3+314	วัดธาตุวังเงิน	ศาสนสถาน	219	ขวา
	3+404	ชุมชนบ้านดอนวังเงิน	ชุมชน	434	ขวา
	4+279	วัดจิตตภาวัน	ศาสนสถาน	263	ซ้าย
	5+593	วัดเวฬุวันสว่างธรรม	ศาสนสถาน	195	ขวา
	1+112	แหล่งโบราณคดีบ้านอ่อน	แหล่งโบราณ	267	ขวา
	2+829	แหล่งโบราณคดีบ้านดอนธงชัย	แหล่งโบราณ	816	ซ้าย
	2+838	แหล่งโบราณคดีแหล่งนายเพชร-นายวงศ์	แหล่งโบราณ	886	ซ้าย
	3+319	แหล่งโบราณสถานวัดธาตุวังเงิน	แหล่งโบราณ	212	ขวา





7. การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

7.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสม

หลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือกโครงการที่เหมาะสม กำหนดครอบคลุมประเด็นหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจรขนส่ง ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งกำหนดคะแนนเต็มเท่ากับ 100 คะแนน แบ่งสัดส่วนความสำคัญได้ดังนี้

- 1) ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35 คะแนน) ประเด็นที่เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ใช้ในการพิจารณา ได้แก่
 - ความเหมาะสมในการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวง
 - ปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้เส้นทางในอนาคต
 - การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
 - การประหยัดเวลาในการเดินทาง
 - ความเหมาะสมทางด้านราคาชนิด
- 2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน) ประเด็นที่เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ใช้ในการพิจารณา ได้แก่
 - ค่าก่อสร้างโครงการ
 - ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน
 - ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา
- 3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน) ประเด็นที่เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ใช้ในการพิจารณา ได้แก่
 - ผลกระทบต่อน้ำผิวดิน
 - ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม
 - ผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนที่ดิน
 - ผลกระทบต่อการแบ่งแยกชุมชน

7.2 ผลการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสม

1) ด้านวิศวกรรมและการจราจร

ประเด็นด้านความเหมาะสมในการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวง พิจารณาจากจำนวนจุดตัดของถนนโครงการในการเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ต่างๆ ทั้งนี้ ตำแหน่งจุดตัดต่างๆ ควรห่างจากจุดตัดของถนนท้องถิ่นที่มีอยู่เดิมมากกว่า 3 กิโลเมตร หากน้อยกว่านั้นจะทำให้ถนนของโครงการเกิดการตัดกระแสของรถทางตรง ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า แนวทางเลือก A มีจุดเชื่อมต่อที่ห่างกันเกิน 3 กม. จำนวน 5 แห่ง และจุดเชื่อมต่อที่ห่างกันน้อยกว่า 3 กม. จำนวน 2 แห่ง แนวทางเลือก B มีจุดเชื่อมต่อที่ห่างกันเกิน 3 กม. จำนวน 5 แห่ง และจุดเชื่อมต่อที่ห่างกันน้อยกว่า 3 กม. จำนวน 1 แห่ง แนวทางเลือก C มีจุดเชื่อมต่อที่ห่างกันเกิน 3 กม. จำนวน 4 แห่ง และจุดเชื่อมต่อที่ห่าง



กันน้อยกว่า 3 กม. จำนวน 2 แห่ง ในประเด็นนี้ แนวทางเลือก B มีความเหมาะสมในการเชื่อมโยงโครงข่ายมากที่สุด รองลงมาได้แก่แนวทางเลือก A และ C ตามลำดับ

ประเด็นปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้เส้นทางในอนาคต พิจารณาจากจำนวนของรถที่จะใช้ในเส้นทางของโครงการ ซึ่งได้ใช้สมการของการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปถึงจุดสิ้นสุด มีปัจจัยในการพิจารณาในส่วนของระยะทาง เวลา เพื่อเป็นการตัดสินใจของผู้ใช้รถใช้ทางในการเลือกเดินทาง จากผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรพบว่า แนวทางเลือก A มีปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้เส้นทางในอนาคต จำนวน 15,280 คันต่อวัน แนวทางเลือก B มีปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้เส้นทางในอนาคต จำนวน 18,664 คันต่อวัน และแนวทางเลือก C มีปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้เส้นทางในอนาคต จำนวน 20,997 คันต่อวัน จึงหมายความว่าผู้ใช้รถใช้ทางเลือกเดินทางโดยใช้แนวทางเลือก C เพราะมีระยะทางที่สั้นกว่า ใช้เวลาน้อยกว่า รองลงมา คือแนวทางเลือก B และ A ตามลำดับ

ประเด็นด้านการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พิจารณาจากความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรและเดินทางได้คล่องตัวเพื่อช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยพิจารณาในมุมมองของนักเศรษฐศาสตร์ ซึ่งแปลงเป็นค่า VKT จากผลการพิจารณาพบว่า แนวทางเลือก A มีค่า VKT จำนวน 3,201,325 คัน.กม./ต่อวัน , แนวทางเลือก B มีค่า VKT จำนวน 3,198,079 คัน.กม./ต่อวัน และ แนวทางเลือก C มีค่า VKT จำนวน 3,195,431 คัน.กม./ต่อวัน ค่า VKT น้อยนั้นหมายถึงการประหยัดค่าใช้จ่าย ดังนั้น พบว่า แนวทางเลือก C มีความเหมาะสมในด้านนี้ รองลงมา แนวทางเลือก B และ C ตามลำดับ

ประเด็นด้านการประหยัดเวลาในการเดินทาง พิจารณาเวลาที่ใช้ในการเดินทางจากจุดเริ่มต้น – จุดสิ้นสุดโครงการ ทั้ง 3 แนวเส้นทาง โดยแปลงออกมาเป็นค่า VHT ซึ่งมีหน่วยเป็น คัน.ชม./วัน หากมีค่าน้อยก็ จะมีความเหมาะสมในการประหยัดเวลาในการเดินทาง จากการพิจารณาพบว่า แนวทางเลือก A มีค่า VHT 85,691 คัน.ชม./ต่อวัน แนวทางเลือก B มีค่า VHT 85,511 คัน.ชม./ต่อวัน และแนวทางเลือก C มีค่า VHT 85,375 คัน.ชม./ต่อวัน ดังนั้น แนวทางเลือก C มีความเหมาะสมในด้านนี้รองลงมาคือแนวทางเลือก B และ A ตามลำดับ

ประเด็นด้านความเหมาะสมทางด้านเรขาคณิต พิจารณาจากรัศมีของการเข้าโค้งตลอดแนวเส้นทางและจำนวนโค้ง ยิ่งจำนวนโค้งน้อย และรัศมีความกว้างของโค้งมาก จะมีความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง ในทางกลับกันหากจำนวนโค้งเยอะ และ รัศมีความกว้างของโค้งน้อย (เช่นโค้งหักศอก โค้งตั้งฉาก) จะก่อให้เกิดอันตรายได้ง่าย จึงสรุปได้ว่า แนวทางเลือก A มีจำนวน โค้ง 3 แห่งที่รัศมีโค้งเกิน 2000 ม. และจำนวนโค้ง 2 แห่งที่รัศมีโค้งอยู่ในช่วง 1000-2000 ม. แนวทางเลือก B มีจำนวน โค้ง 2 แห่งที่รัศมีโค้งเกิน 2000 ม. และจำนวนโค้ง 3 แห่งที่รัศมีโค้งอยู่ในช่วง 1000-2000 ม. และแนวทางเลือก C มีจำนวน โค้ง 1 แห่งที่รัศมีโค้งเกิน 2000 ม. จำนวนโค้ง 1 แห่งที่รัศมีโค้งอยู่ในช่วง 1000-2000 ม. จำนวนโค้ง 2 แห่งที่รัศมีโค้งอยู่ในช่วง 500-1000 ม.และจำนวนโค้ง 1 แห่งที่รัศมีโค้งอยู่ในช่วง 100-500 ม. จะเห็นได้ว่าจำนวนโค้ง ทั้ง 3 แนวทางเลือกมีด้วยกันจำนวน 5 แห่ง แต่จะต่างกันที่รัศมี ความกว้างของโค้ง จึงสรุปได้ว่า แนวทางเลือก A มีความเหมาะสมในประเด็นนี้ รองลงมาแนวทางเลือก B และ C ตามลำดับ



เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบด้านวิศวกรรมและการจราจรในภาพรวมพบว่า แนวทางเลือก B มีความเหมาะสมมากที่สุด รองลงมาได้แก่แนวทางเลือก C และแนวทางเลือก A มีความเหมาะสมน้อยที่สุด

2) ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน

ประเด็นด้านค่าก่อสร้างโครงการ โดยแนวทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างน้อยกว่าจะมีความได้เปรียบของแนวเส้นทางมากกว่าแนวทางเลือกที่มีค่าก่อสร้างสูงกว่า เนื่องจากส่งผลต่อค่าลงทุนที่ต่ำกว่า ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า แนวเส้นทางเลือก C มีความเหมาะสมในด้านค่าก่อสร้างมากที่สุด เนื่องจากมีค่าก่อสร้างของโครงการที่น้อยกว่า รองลงมาคือแนวทางเลือก B และ A ตามลำดับ

ประเด็นค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน พิจารณาจากมูลค่าในการเวนคืนที่ดินและมูลค่าในการชดเชยสิ่งปลูกสร้าง โดยแนวเส้นทางที่มีค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์น้อยจะมีความได้เปรียบกว่าแนวเส้นทางเลือกที่มีค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์สูงกว่า เนื่องจากแนวทางเลือกในพื้นที่โครงการ เป็นทางตัดใหม่ทั้งหมด ซึ่งเป็นพื้นที่การเกษตรเป็นส่วนใหญ่ จากการลงสำรวจพบว่า แนวทางเลือก A มีค่าชดเชยที่ดิน, สิ่งปลูกสร้างและพืชผลการเกษตร จำนวน 99,586,000 บาท, แนวทางเลือก B มีค่าชดเชยที่ดิน, สิ่งปลูกสร้างและพืชผลการเกษตร จำนวน 112,015,000 บาท และแนวทางเลือก C มีค่าชดเชยที่ดิน, สิ่งปลูกสร้างและพืชผลการเกษตร จำนวน 133,700,000 บาท ดังนั้นแนวทางเลือก A มีความเหมาะสมในด้านนี้มากที่สุด รองลงมาคือแนว B และ C ตามลำดับ

ประเด็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา พิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่ต้องบำรุงดูแลถนนของโครงการหากแนวเส้นทางใดใช้ค่าบำรุงรักษาน้อยกว่า ก็จะได้เปรียบกว่าแนวเส้นทางที่ใช้ค่าบำรุงรักษามากกว่า จากการคำนวณค่าบำรุงรักษาพบว่า แนวทางเลือก A มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา 3,529,810 ต่อปี แนวทางเลือก B มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา 3,226,670 ต่อปี และแนวทางเลือก C มีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา 3,015,530 ต่อปี ดังนั้นแนวทางเลือก C มีความเหมาะสมในด้านนี้มากที่สุด รองลงมาคือแนวทางเลือก B และ A ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบด้านเศรษฐกิจและการลงทุนในภาพรวมพบว่า แนวทางเลือก B มีความเหมาะสมมากที่สุด รองลงมาได้แก่ แนวทางเลือก C และแนวทางเลือก A มีความเหมาะสมน้อยที่สุด

3) ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบต่อน้ำผิวดิน กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวทางเลือกมีจำนวนจุดตัดลำน้ำที่สำคัญแตกต่างกันแต่ละแนวทางเลือก ทั้งนี้พบว่าแนวทางเลือก A ตัดผ่านลำน้ำ 4 แห่ง, แนวทางเลือก B ตัดผ่านลำน้ำ 6 แห่งและแนวทางเลือก C ตัดผ่านลำน้ำ 8 แห่ง จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบใช้การพิจารณาเชิงปริมาณโดยใช้จำนวนจุดตัดผ่านลำน้ำดังกล่าวข้างต้นพบว่าแนวทางเลือก A มีจุดตัดลำน้ำที่น้อยที่สุดจึงมีความเหมาะสม เนื่องจากโอกาสของการเกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพการไหลและคุณภาพน้ำผิวดินก็จะน้อยลง รองลงมาคือแนวทางเลือก B และแนวทางเลือก A ตามลำดับ



ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวทางเลือกมีจำนวนพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ (Sensitive area) ซึ่งประกอบด้วยสถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน และชุมชน ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน ในรัศมี 350 เมตรแตกต่างกันแต่ละแนวทางเลือก ทั้งนี้พบว่าพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบของแนวทางเลือก A จำนวน 3 แห่ง, แนวทางเลือก B จำนวน 5 แห่ง และแนวทางเลือก C จำนวน 7 แห่ง ซึ่งแนวทางเลือกที่มีจำนวนพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area) ที่น้อยย่อมมีความเหมาะสมมากกว่า เนื่องจากโอกาสของการเกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงอากาศและบรรยากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนก็จะน้อยลง ทั้งนี้จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบใช้การพิจารณาเชิงปริมาณโดยใช้จำนวนพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area) ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากบริเวณแนวเส้นทางโครงการทั้ง 3 แนวทางเลือก พบว่าแนวเส้นทางที่มีจำนวนพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม (Sensitive Area) น้อยที่สุด คือ แนวทางเลือก A จึงมีความเหมาะสมที่สุด รองลงมาคือแนวทางเลือก B และแนวทางเลือก C ตามลำดับ

ผลกระทบต่อการใช้พื้นที่การก่อสร้างซึ่งเป็นพื้นที่เปิดใหม่ทั้งหมดเพื่อก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ต้องมีการโยกย้ายถิ่นฐานโดยมีประเด็นการพิจารณา จำนวน 2 ปัจจัยย่อยคือครัวเรือนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบซึ่งพบว่าแนวทางเลือก A จำนวน 14 หลัง แนวทางเลือก B จำนวน 11 หลัง และแนวทางเลือก C จำนวน 20 หลัง และพื้นที่ในการเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินในการก่อสร้างที่แตกต่างกัน แนวทางเลือก A จำนวน 798 ไร่ แนวทางเลือก B จำนวน 728 ไร่ และแนวทางเลือก C จำนวน 678 ไร่ ทั้งนี้จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบใช้การพิจารณาเชิงปริมาณทั้ง 2 ปัจจัยย่อย คือ ครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบ และพื้นที่การเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินในการก่อสร้าง พบว่าแนวเส้นทางที่มีจำนวนครัวเรือนที่ได้รับผลกระทบน้อยที่สุดคือแนวทางเลือก B ซึ่งมีความเหมาะสมที่สุด รองลงมาคือแนวทางเลือก A และแนวทางเลือก C ตามลำดับ ส่วนพื้นที่การเวนคืนกรรมสิทธิ์ที่ดินในการก่อสร้างน้อยที่สุด คือแนวทางเลือก C ซึ่งมีความเหมาะสมที่สุด รองลงมาคือแนวทางเลือก B และแนวทางเลือก A ตามลำดับ

ผลกระทบต่อการแบ่งแยกชุมชน กิจกรรมการก่อสร้างแนวเส้นทางโครงการอาจจะต้องตัดผ่านพื้นที่ชุมชนต้องมีการกันแนวเขตทางก่อสร้างไว้บางส่วนทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรบริเวณจุดตัดแนวถนนเดิมที่ใช้ในการเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างกันของชุมชนส่งผลกระทบต่อ การแบ่งแยกชุมชน ซึ่งพบว่ามีเพียงแนวทางเลือก A ทางเลือกเดียวที่ไม่ตัดผ่านชุมชน ส่วนแนวทางเลือกอื่นๆพบว่ามีจำนวนชุมชนที่ถูกแบ่งแยกที่แตกต่างกัน คือ แนวทางเลือก B จำนวน 1 แห่ง (ชุมชนบ้านโพนสูง) และแนวทางเลือก C จำนวน 2 แห่ง (ชุมชนบ้านง่อน และชุมชนบ้านบ้านสนามชัย) ทั้งนี้จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบใช้การพิจารณาเชิงปริมาณโดยจำนวนชุมชนที่แนวเส้นทางตัดผ่านชุมชนเดิมทั้ง 3 แนวทางเลือกพบว่าแนวเส้นทางที่ไม่มีการตัดผ่านชุมชน คือ แนวทางเลือก A ซึ่งมีความเหมาะสมที่สุด เนื่องจากไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชนและการเข้าพื้นที่ที่ต้องการแต่อย่างใด รองลงมาคือแนวทางเลือก B และแนวทางเลือก C ตามลำดับ



เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมในภาพรวมพบว่า แนวทางเลือก A มีความเหมาะสมมากที่สุด รองลงมาได้แก่แนวทางเลือก B และแนวทางเลือก C ตามลำดับ

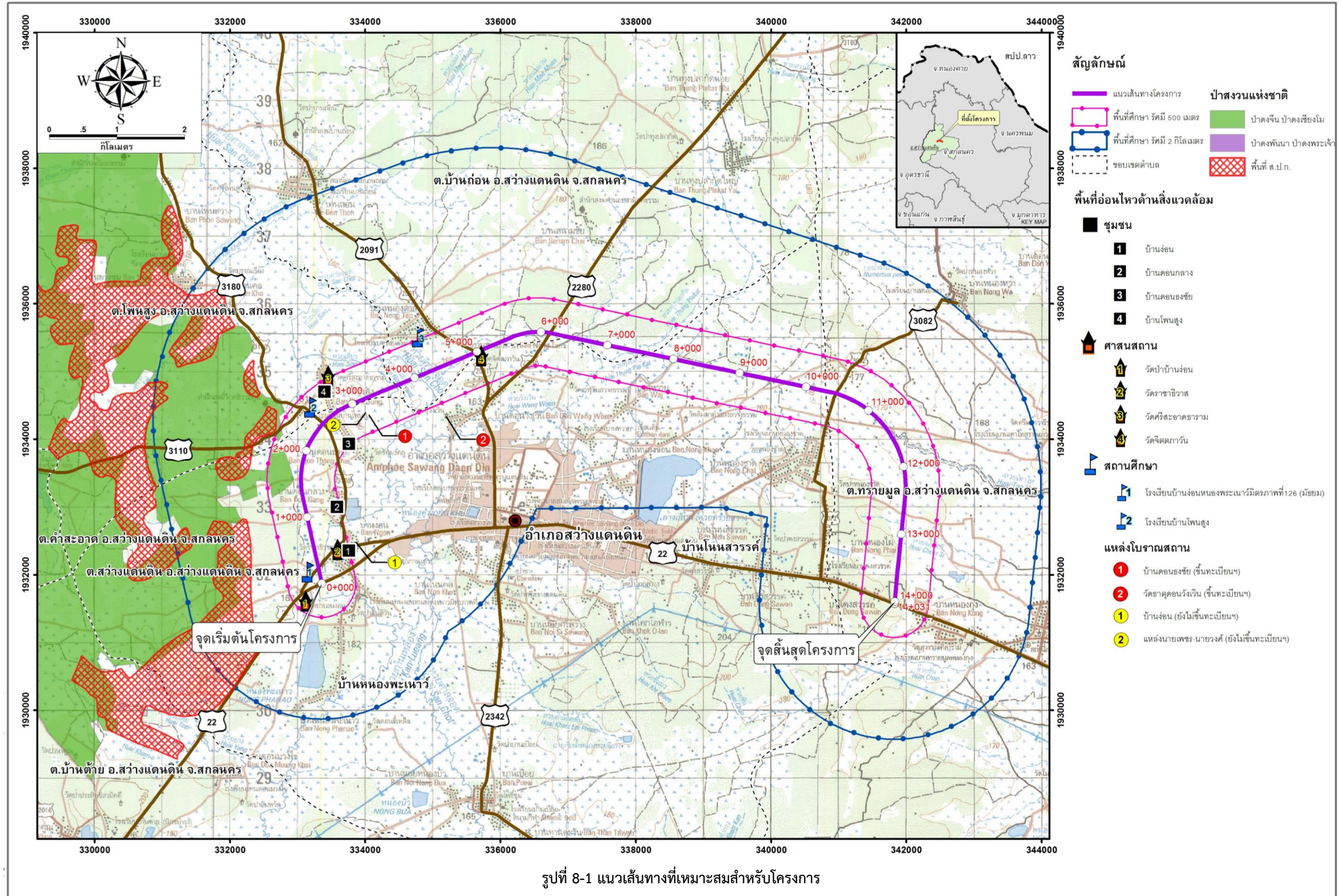
เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์การคัดเลือกทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าแนวทางเลือก B เป็นแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด แสดงดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 สรุปผลการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับโครงการ

ประเด็นการพิจารณา	คะแนนเต็ม	แนวทางเลือก A	แนวทางเลือก B	แนวทางเลือก C
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	35.0	28.55	33.66	29.67
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	30.0	25.69	28.15	26.03
ด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม	35.0	21.00	17.40	11.00
รวม	100	<u>75.24</u>	 78.22	<u>66.71</u>

8. สรุปแนวเส้นทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ

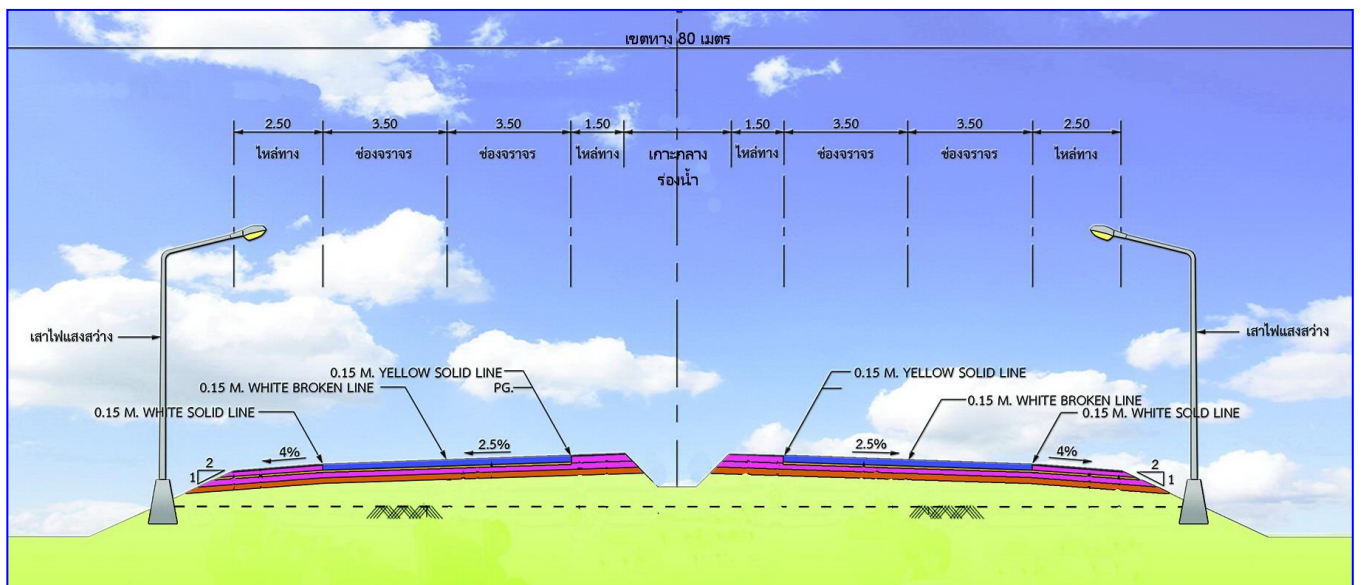
จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก เพื่อหาแนวที่มีความเหมาะสมที่สุด จากข้อมูลของ 3 แนวเส้นทางเลือก พบว่า**แนวทางเลือก B มีความเหมาะสมที่สุด** สำหรับโครงการทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรทางเลี้ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านเหนือ) ซึ่งมีจุดเริ่มต้นอยู่ที่ กม.74+120 ตำบลสว่างแดนดิน อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร โดยแนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่านบริเวณหลังโรงเรียนบ้านหนองพะเนาวิมิตราภาพที่ 126 ไปจนถึงบ้านดอนกลาง ประมาณ 1.50 กิโลเมตร จากนั้นทิศทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านระหว่างชุมชนบ้านดอนธงชัย และชุมชนบ้านโพนสูง ผ่านทุ่งนา ไปตัดกับห้วยยาง ห้วยศาลจอต ผ่านบ้านหนองตาล และไปตัดกับทางหลวงหมายเลข 2091 บริเวณด้านทิศเหนือของวัดจิตตภาวัน ผ่านทุ่งนาไปตัดกับทางและตัดกับทางหลวงหมายเลข 2280 ผ่านที่ดินรกร้าง สลับสวนยางพาราและทุ่งนา ไปตัดกับห้วย ทุ่งปลากัด ผ่านบ้านหวาย ผ่านบ้านหนองขาด จากนั้นแนวเส้นทางอ้อมหลังชุมชนบ้านหนองขาด มุ่งลงทางด้านทิศใต้ ไปตัดกับห้วยจอมศรี และมาบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 22 จุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.82+928 อยู่ห่างจาก ศูนย์รถยนต์ฮอนด้า 200 เมตรระยะทางรวมประมาณ 14 กิโลเมตรโดยมีพื้นที่อ่อนไหวและข้อจำกัดทางด้านสิ่งแวดล้อม ดังรูปที่ 8-1



9. แนวคิดเบื้องต้นของถนนโครงการ

กำหนดมาตรฐานและองค์ประกอบให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง (รูปที่ 9-1) ดังนี้

- เขตทางหลวงเบื้องต้นกำหนดไว้ 80 เมตร
- จำนวน 4 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอก 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านใน 1.50 เมตร รูปแบบการจัดการจราจรเป็นแบบแบ่งแยกทิศทาง
- เกาะกลางเป็นแบบกดร่อง (Depressed Median) กว้าง 10.00 เมตร



รูปที่ 9-1 ตัวอย่างรูปแบบทางหลวงโครงการ

10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ของแนวเส้นทางโครงการทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านเหนือ) ต่อปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งสิ้น 37 ปัจจัย พบว่าแนวเส้นทางโครงการมีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่จะนำมาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมชั้นรายละเอียด (EIA) จำนวน 19 ปัจจัย ดังนี้

- | | |
|--------------------------|------------------------------------|
| (1) น้ำผิวดิน | (2) อากาศและบรรยากาศ |
| (3) เสียง | (4) ความสั่นสะเทือน |
| (5) ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ | (6) การคมนาคมขนส่ง |
| (7) สาธารณูปโภค | (8) การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม |
| (9) การเกษตรกรรม | (10) การอุตสาหกรรม |
| (11) การใช้ที่ดิน | (12) เศรษฐกิจและสังคม |
| (13) การโยกย้ายและเวนคืน | (14) การสาธารณสุข |



- | | |
|-------------------------------|-----------------|
| (15) อาชีวอนามัย | (16) การแบ่งแยก |
| (17) อุบัติเหตุและความปลอดภัย | (18) สุขภาพิบาล |
| (19) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี | |

11. การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนสำหรับโครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียด งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี้ยวเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านเหนือ) มีแผนการดำเนินงานดังนี้

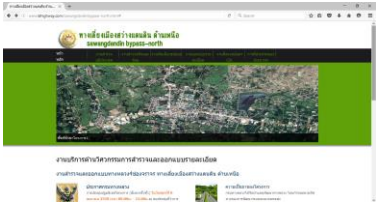

- แผนการประชาสัมพันธ์โครงการ
- แผนการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ
- แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)
- แผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)
- แผนการประชุมเพื่อนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 2)
- แผนการประชุมเพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2)
- แผนการประชุมสรุปผลการศึกษาของโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 3)

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาได้ดำเนินกิจกรรมตามแผนประชาสัมพันธ์โครงการ แผนการเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1) และแผนการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 11-1

โดยที่ผ่านมาได้ดำเนินกิจกรรมการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1) ในการประชุมครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอรูปแบบทางเลือกโครงการ และข้อมูลในด้านต่างๆ ของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายและผู้เข้าร่วมประชุมรับทราบ พร้อมทั้งเปิดรับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำไปประกอบการพิจารณารูปแบบและแนวทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ ซึ่งสรุปผลรายละเอียดประเด็นข้อคิดเห็นได้ดังตารางที่ 11-2 ถึง ตารางที่ 11-5 และสรุปบรรยากาศในการประชุมได้ดังรูปที่ 11-1 ถึง รูปที่ 11-4




ตารางที่ 11-1 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

กิจกรรม	วันเวลา/สถานที่	วัตถุประสงค์	กลุ่มเป้าหมาย	รูปกิจกรรม
1. การประชาสัมพันธ์โครงการ	ตลอดระยะเวลาโครงการ	เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และประชาสัมพันธ์พร้อมชี้แจงถึงเหตุผลและความจำเป็นในการดำเนินการออกแบบรายละเอียดในโครงการนี้	<ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานราชการระดับจังหวัด - หน่วยงานราชการระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - สถาบันการศึกษา/ศาสนสถานในพื้นที่ - หน่วยงานเอกชน/องค์กรธุรกิจภาคเอกชน - ผู้แทนประชาชนในพื้นที่/ผู้นำชุมชน - องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) - สื่อมวลชนท้องถิ่น - หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ - ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ - หน่วยงานเจ้าของโครงการ 	
2. การเข้าพบเพื่อปรึกษาหารือ	เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2559 / ที่ว่าการอำเภอสว่างแดนดิน องค์การบริหารส่วนตำบลสว่างแดนดิน องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านถ่อน องค์การบริหารส่วนตำบลโพนสูง	เพื่อปรึกษาหารือและสอบถามข้อมูลในพื้นที่ ที่โครงการที่สำคัญ และประชาสัมพันธ์โครงการในเบื้องต้น	<ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานราชการระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 	







ตารางที่ 11-1 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา (ต่อ)

กิจกรรม	วันเวลา/สถานที่	วัตถุประสงค์	กลุ่มเป้าหมาย	รูปกิจกรรม
3. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนาครั้งที่ 1)	วันศุกร์ที่ 8 เมษายน พ.ศ.2559 เวลา 09.00-12.00 น. ณ หอประชุมอำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร ในการนี้ นายคুমพล บรรเทาทุกข์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนคร ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องรับทราบ - เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและรับฟังข้อเสนอแนะ ต่อการพัฒนาโครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานราชการระดับจังหวัด - หน่วยงานราชการระดับอำเภอ - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - สถาบันการศึกษา/ศาสนสถานในพื้นที่ - หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ - ผู้แทนประชาชนในพื้นที่ / ผู้นำชุมชน - สื่อมวลชนท้องถิ่น - ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ - หน่วยงานเจ้าของโครงการ 	



ตารางที่ 11-1 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา (ต่อ)

กิจกรรม	วันเวลา/สถานที่	วัตถุประสงค์	กลุ่มเป้าหมาย	รูปกิจกรรม
4.การประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)	วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 09:00 – 12:00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลสว่างแดนดิน	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อนำเสนอหลักเกณฑ์ในการกำหนดแนวทางเลือกและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวทางเลือกที่เหมาะสมของโครงการ - เพื่อประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ได้รับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษาแนวคิดในการกำหนดแนวทางเลือกผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน - เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการจากกลุ่มเป้าหมายเพื่อนำไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ - ผู้แทนประชาชนในพื้นที่/ผู้นำชุมชน - องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs) 	 วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 09:00 – 12:00 น.
	วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 13:30 – 16:30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลทรายมูล			 วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 13:30 – 16:30 น.
	วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 09:00 – 12:00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านถ่อน			 วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 09:00 – 12:00 น.
	วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 13:30 – 16:30 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลโพนสูง			 วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เวลา 13:30 – 16:30 น.



ตารางที่ 11-2 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุม ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลสว่างแดนดิน

ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์
<p>ประเด็นด้านวิศวกรรม</p> <p>1. จากแนวเส้นทางเลือกโครงการที่นำเสนอ พบว่ามี 2 แนวทางเลือก คือแนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางเลือกที่ 3 ผ่านพื้นที่หมู่ที่ 4 (บ้านห้วย) ในตำบลสว่างแดนดิน ซึ่งไม่ได้ปรากฏไว้ในเอกสารประกอบการประชุม จึงขอให้บริษัทที่ปรึกษาเพิ่มเติมข้อมูลสำรวจพื้นที่ของหมู่ที่ 4 (บ้านห้วย) ในการศึกษาด้วย</p>	<p>1. บริษัทที่ปรึกษานำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปปรับปรุงข้อมูลให้มีความถูกต้องต่อไป</p>
<p>ประเด็นด้านเศรษฐกิจการลงทุน</p> <p>1. ในการเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม เห็นควรพิจารณาจากงบประมาณในการก่อสร้าง และโครงการนี้มีประโยชน์ต่อชุมชนโดยรวม จึงอยากให้รีบดำเนินการโดยเร็ว</p>	<p>1. ในการพิจารณาแนวเส้นทางที่เหมาะสม จะพิจารณา 3 ด้าน คือด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัจจัยแต่ละด้านจะมีเกณฑ์ในการให้คะแนน นอกจากนี้โครงการได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนมาร่วมพิจารณาประกอบการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมด้วย โดยบริษัทที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์และประเมินผลคะแนนตามเกณฑ์ในด้านต่างๆ เพื่อหารูปแบบแนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด และนำเสนอกรมทางหลวงต่อไป ในกรณีคำถามเกี่ยวกับกำหนดการเริ่มก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองนั้น ขณะนี้โครงการยังอยู่ในขั้นตอนการสำรวจและออกแบบรายละเอียด ซึ่งหลังจากนี้ยังมีขั้นตอนการการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การเวนคืน และการอนุมัติงบประมาณของรัฐบาล ฉะนั้นในปัจจุบันจึงยังไม่สามารถระบุเวลาที่ชัดเจนในการก่อสร้างได้</p>
<p>ประเด็นด้านอื่นๆ</p> <p>1. การเวนคืนที่ดินของประชาชน ทางราชการมีกฎระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติอย่างไร ในปัจจุบันมีที่ดินหลายแปลงที่ประชาชนนำไปจำนองเพื่อประกันตัวผู้ต้องหา ที่ดินเหล่านั้นจะได้รับสิทธิ์ในการเวนคืนหรือไม่</p>	<p>1. การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของทางราชการจะดำเนินการภายใต้บทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 เป็นหลัก ซึ่งสามารถดำเนินการได้ 3 วิธี คือ (1) การจัดซื้อโดยวิธีปรองดอง หรือจัดซื้อตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ (2) การออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) และ (3) การออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของรัฐ ในกรณีที่ดินที่จัดจำนองไว้ หากที่ดินนั้นจำเป็นต้องเวนคืน ทางรัฐจะตกลงกับผู้รับจำนองและผู้ถูกเวนคืน ตามราคาเวนคืนที่กำหนด ซึ่งราคาเวนคืนจะตกเป็นของผู้รับจำนองตามส่วนของภาระจำนองก่อน จากนั้นจึงเป็นส่วนของผู้ถูกเวนคืน หรือผู้รับจำนองจะตกลงกับผู้ถูกเวนคืนเองในภายหลังก็ได้</p>



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน/รับเอกสารประกอบการประชุม



บอร์ดนิทรรศการ



ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสว่างแดนดิน กล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าประชุมร่วมซักถามและให้ข้อเสนอแนะ



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูล/ตอบข้อซักถาม

รูปที่ 11-1 บรรยากาศการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)
วันพุธที่ 1 มิถุนายน 2559 เวลา 09.00 น. – 12.00 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลสว่างแดนดิน



ตารางที่ 11-3 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุม ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลทรายมูล

ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์
<p>ประเด็นด้านวิศวกรรม</p> <p>1. มีความเห็นว่าจุดเริ่มต้นโครงการ ใกล้กับตัวเมืองมากเกินไป อยากให้กำหนดจุดเริ่มต้นให้ห่างกับแหล่งชุมชนมากกว่านี้</p>	<p>1. ในการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดโครงการมีหลักเกณฑ์ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ด้านสิ่งแวดล้อม กำหนดให้มีผลกระทบต่อ ชุมชนในพื้นที่เดิม สถานที่สำคัญเช่น ศาสนสถาน หน่วยงานราชการ ตลอดจนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ แหล่งโบราณสถาน ให้น้อยที่สุด - ด้านวิศวกรรมและด้านการลงทุนก่อสร้าง จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของเส้นทางแนวใหม่จะต้องเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายกับทางหลวงในพื้นที่ และสามารถรองรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงได้ในอนาคต <p>ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่าจุดเริ่มต้นที่กำหนดมีความเหมาะสมในด้านต่างๆมากที่สุด แต่อย่างไรก็ตามโครงการรับข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้พิจารณาประกอบการศึกษาต่อไป</p>
<p>2. อยากให้มีการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้เพียงพอ เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่และผู้อาศัยบริเวณ 2 ข้างทาง</p>	<p>2. ในการออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างของโครงการนี้ จะออกแบบให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงไม่ว่าจะเป็นระบบไฟฟ้าแสงสว่าง หรือระบบเกี่ยวกับงานอำนวยความสะดวกอื่นที่จำเป็น เช่น ป้ายจราจร หรือเครื่องหมายนำทาง เป็นต้น และจะดำเนินการออกแบบให้เพียงพอ เพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ และผู้อาศัยบริเวณ 2 ข้างทาง</p>
<p>ประเด็นด้านอื่นๆ</p> <p>1. หากต้องมีการเวนคืนจะมีมาตรการและขั้นตอนอย่างไร</p>	<p>1. ในเบื้องต้นโครงการได้มีการกำหนดเขตทางไว้ข้างละ 40 เมตร หากต้องมีการเวนคืนหรือต้องมีการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทางหน่วยงานราชการจะดำเนินการตามขั้นตอนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 เป็นหลัก ซึ่งสามารถดำเนินการได้ 3 วิธี คือ (1) การจัดซื้อโดยวิธีปรองดองหรือจัดซื้อตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ (2) การออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) และ (3) การออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของรัฐ</p>



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน/รับเอกสารประกอบการประชุม



บอร์ดนิทรรศการ



ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลทรายมูล กล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าประชุมร่วมซักถามและให้ข้อเสนอแนะ



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูล/ตอบข้อซักถาม

รูปที่ 11-2 บรรยากาศการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่1)
วันพุธที่ 1 มิถุนายน 2559 เวลา 13.30 น. – 16.30 น.
ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลทรายมูล



ตารางที่ 11-4 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุม ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านถ่อน

ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์
<p>ประเด็นด้านวิศวกรรม</p> <p>1. มีความเห็นว่าแนวทางเลือกที่ 3 เป็นแนวที่ใกล้แหล่งชุมชนเกินไป ซึ่งแนวที่เหมาะสมน่าจะเป็นแนวทางที่ 1 หรือ 2 แต่แนวทางทั้ง 2 แนวนี้จะพาดผ่านทุ่งนาเกือบทั้งหมด ซึ่งปัจจุบันมีสภาพพื้นที่เป็นที่ราบ มีน้ำท่วมขังซ้ำซาก ดังนั้นให้ที่ปรึกษาพิจารณาออกแบบเกี่ยวกับทางระบายน้ำให้เพียงพอ อย่าให้ทางที่สร้างใหม่นี้มาขวางทางน้ำ หรือเป็นสาเหตุของน้ำท่วมต่อไป</p>	<p>1. แต่ละแนวทางเลือกจะมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกัน อย่างไรก็ตามก็ ตามโครงการจะพิจารณาแนวทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดตามปัจจัยที่สำคัญ 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรม ,ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ในการออกแบบระบบระบายน้ำ จะมีการนำค่าทางสถิติเกี่ยวกับปริมาณน้ำฝนที่สูงสุดในรอบ 50 ปี มาพิจารณาออกแบบระบบระบายน้ำที่เหมาะสมตามมาตรฐานของกรมทางหลวง</p>
<p>2. เมื่อบริษัทที่ปรึกษาได้รับฟังความคิดเห็นของประชาชนจากการประชุมในครั้งนี้แล้ว จะกลับไปดำเนินการออกแบบ แล้วจะมานำเสนอให้ทราบอีกหรือไม่ หากพื้นที่มีความประสงค์ขอเพิ่มเติมหรือปรับแก้แบบ เช่น ขอเพิ่มทางม้าลาย เพิ่มป้ายสัญญาณ หรือไฟฟ้าแสงสว่าง จะสามารถทำได้หรือไม่</p>	<p>2. บริษัทที่ปรึกษาจะนำความคิดเห็นจากการประชุมในครั้งนี้ ไปร่วมในการพิจารณาสรุปแนวทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อนำเสนอต่อกรมทางหลวง และเมื่อกรมทางหลวงเห็นชอบแนวทางเลือกที่เหมาะสมแล้ว บริษัทที่ปรึกษาจะกลับมานำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป ส่วนการขอเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานอำนวยความสะดวกในการออกแบบนั้น สามารถกระทำได้ภายใต้มาตรฐานการออกแบบงานทางและสะพานของกรมทางหลวง</p>
<p>ประเด็นด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>1. อยากให้หลีกเลี่ยงแนวเส้นทางที่มีการตัดฟันต้นไม้ หลีกเลี่ยงโรงเรียน วัด หรือโบราณสถาน</p>	<p>1. ในการกำหนดแนวเส้นทางเลือกของโครงการ บริษัทที่ปรึกษาพิจารณาหลีกเลี่ยงโรงเรียน แหล่งชุมชน ศาสนสถาน โบราณสถาน และพื้นที่ป่าไม้ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด ซึ่งแนวทางเลือกที่นำเสนอได้พิจารณาหลีกเลี่ยงพื้นที่เหล่านี้แล้ว</p>



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน/รับเอกสารประกอบการประชุม



ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม



นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านถ่อน กล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าประชุมร่วมซักถามและให้ข้อเสนอแนะ



ผู้เข้าประชุมร่วมซักถามและให้ข้อเสนอแนะ



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูล/ตอบข้อซักถาม

รูปที่ 11-3 บรรยากาศการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1)

วันพฤหัสบดีที่ 2 มิถุนายน 2559 เวลา 09.00 น. - 12.00 น.

ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านถ่อน



ตารางที่ 11-5 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากการประชุม ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์สูง

ประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะ	การชี้แจง/การนำมาใช้ประโยชน์
<p>ประเด็นด้านอื่นๆ</p> <p>1. ในการประชุมครั้งนี้ประชาชนสามารถเลือกแนวทางที่คิดว่าเหมาะสมได้เลยหรือไม่</p>	<p>1. ในการประชุมครั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอแนวทางเลือกและหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวทางเลือก ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบ ซึ่งประชาชนสามารถเสนอความคิดเห็นว่าแนวทางใดมีความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามบริษัทที่ปรึกษา จะนำผลสรุปความคิดเห็นของประชาชน ไปประกอบการพิจารณาตามหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกแนวทางที่เหมาะสม ซึ่งจะครอบคลุมตามปัจจัยด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้วย แล้วจะนำเสนอต่อกรมทางหลวงเพื่อพิจารณา จากนั้นจะกลับมานำเสนอผ่านการประชุมสรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม ให้ประชาชนทราบในครั้งต่อไป</p>
<p>2. ทางเลี่ยงเมืองสายนี้ เป็นเส้นทางตัดใหม่ ซึ่งต้องมีการเวนคืนที่ดินของประชาชน โครงการจะมีมาตรการและขั้นตอนเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินอย่างไร</p>	<p>2. บริษัทที่ปรึกษาจะทำการสำรวจที่ดินในบริเวณที่ถูกเวนคืน และจะจัดทำรายงานการจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน เสนอต่อกรมทางหลวง ซึ่งในกระบวนการเวนคืนที่ดินนั้น หน่วยงานราชการจะดำเนินการตามขั้นตอน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 เป็นหลัก ซึ่งสามารถดำเนินการได้ 3 วิธี คือ (1) การจัดซื้อโดยวิธีปรองดอง หรือจัดซื้อตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ (2) การออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) และ (3) การออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ ตกเป็นของรัฐ</p>



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียน/รับเอกสารประกอบการประชุม



บอร์ดนิทรรศการ



ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม



รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลโพหนองสูง กล่าวเปิดการประชุม



บรรยากาศการประชุม



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าประชุมร่วมซักถามและให้ข้อเสนอแนะ



บริษัทที่ปรึกษานำเสนอข้อมูล/ตอบข้อซักถาม

รูปที่ 11-4 บรรยากาศการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อรูปแบบทางเลือกโครงการ (การประชุมกลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

วันพฤหัสบดีที่ 2 มิถุนายน 2559 เวลา 13.30 น. – 16.30 น.

ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลโพหนองสูง



12. แผนการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ สรุปได้ดังนี้

1) ด้านวิศวกรรม

สำรวจสภาพปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือก ออกแบบรายละเอียดรูปแบบโครงการ รวมถึงองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์และสรุปผลการคาดการณ์ปริมาณและสภาพการจราจร เพื่อประกอบการออกแบบถนนโครงการ

2) ด้านสิ่งแวดล้อม

ศึกษาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินกิจกรรมการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2) ตลอดจนประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง

13. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระรามหก แขวงพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0 2354 6668-76 โทรสาร 0 2354 1027

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท พี.วี.เอส.-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด

เลขที่ 3 ซ.โชคชัย 4 ซ.78 แยก 9 ถ.โชคชัย 4 แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230

ด้านวิศวกรรมจราจรและขนส่ง

โทรศัพท์ 0 2942 3563-5 , 0 2942 3570 โทรสาร 0 2942 3562

บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด

เลขที่ 16, 18 ซอยนวมินทร์ 98 ถนนนวมินทร์ แขวงคันทนายาว เขตคันทนายาว กรุงเทพฯ 10230

ด้านสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ 0 2948 6014-8 โทรสาร 0 2948 6013 ติดต่อ คุณวิศิษฎ์ ชายอืด

บริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด

เลขที่ 77 ถนนลาดพร้าววังหิน ซอย 76 แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230

ด้านสำรวจและตรวจสอบดิน

โทรศัพท์ 0 2101 8979 โทรสาร 0 2174 1109

<http://www.ldhighway.com/sawangdandinbypass-north.html>