

แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ สรุปได้ดังนี้

1) ด้านวิศวกรรม

สำรวจสภาพปัจจุบันตามแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือก ออกแบบรายละเอียดรูปแบบโครงการ รวมถึงองค์ประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์และสรุปผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรและสภาพจราจร เพื่อประกอบการออกแบบถนนโครงการ

2) ด้านสิ่งแวดล้อม

ศึกษาสภาพแวดล้อมของพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3) ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

เตรียมดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยจัดการประชุม เพื่อหารือมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2) ตลอดจนประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่อง



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

กระทรวงคมนาคม

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด

งานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

ทางเลี่ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านเหนือ)



เอกสารประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3



สถานที่ติดต่อและสอบถาม

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

ถนนพระรามหก แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ 0-2354-6668-76 โทรสาร 0-2354-1027 www.ldhighway.com

บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท พี.วี.เอส.- 95 คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 3 ถนนโชคชัย 4 ซอย 78 แยก 9

แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ 0-2942-3570 โทรสาร 0-2942-3562

E-mail : pvs95consultants@yahoo.com

บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 16, 18 ซอยนวมินทร์ 98

แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ 0-2948-6014-8 โทรสาร 0-2948-6013

E-mail : pdc_con@yahoo.com

บริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 77 ถนนลาดพร้าววังหิน ซอย 76

แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ 0-2101-8979 โทรสาร 0-2174-1109

E-mail : wetawee919@gmail.com



บริษัท พี.วี.เอส.- 95 คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัทพีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท วี เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 22 สายอุดรธานี – สกลนคร – นครพนม เป็นโครงข่ายหนึ่งที่สำคัญที่จะเชื่อมโยงประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยส่งเสริมการพัฒนาด้านการขนส่ง ด้านเศรษฐกิจ และการค้าชายแดน เชื่อมต่อไปยังแขวงคำม่วน ประเทศลาว จึงส่งผลให้ทางหลวงสายนี้มีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้น แต่แนวเส้นทางสายนี้ในบางช่วง ยังคงวิ่งผ่านเข้าตัวเมือง ทำให้เกิดปัญหาจราจรและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อีกทั้งแนวเส้นทางในพื้นที่อำเภอสว่างแดนดินมีสภาพเขตทางแคบ มีข้อจำกัดในการขยายช่องจราจร ดังนั้น การพิจารณาก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง จึงเป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุดังกล่าว รวมทั้งช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

ดังนั้น กรมทางหลวง จึงได้ว่าจ้างบริษัท พี.วี.เอส-95 คอนซัลแต้นซ์ จำกัด บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแต้นท์ จำกัด และบริษัท วี เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียดงานสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านเหนือ)

วัตถุประสงค์โครงการ

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการต่อกลุ่มเป้าหมายและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วยเหตุผลและความจำเป็นของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ ขอบเขตการดำเนินการศึกษา แนวคิดการกำหนดรูปแบบแนวเส้นทางเลือกของโครงการเบื้องต้น รูปแบบเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ รายละเอียดของวิธีการดำเนินการศึกษาโครงการในด้านต่างๆ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่อภาพรวมของโครงการ รูปแบบเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ ตลอดจนสภาพปัญหาอุปสรรคที่ควรหลีกเลี่ยงและให้ความสำคัญในการดำเนินการศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียดโครงการรวมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ

ประโยชน์ที่จะได้รับจากโครงการ

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

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

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

- | | | |
|--------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| (1) น้ำผิวดิน | (8) การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม | (15) อาชีวอนามัย |
| (2) อากาศและบรรยากาศ | (9) การเกษตรกรรม | (16) การแบ่งแยก |
| (3) เสียง | (10) การอุตสาหกรรม | (17) อุบัติเหตุและความปลอดภัย |
| (4) ความสั่นสะเทือน | (11) การใช้ที่ดิน | (18) สุขภาพ |
| (5) ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำ | (12) เศรษฐกิจและสังคม | (19) ประวัติศาสตร์และโบราณคดี |
| (6) การคมนาคมขนส่ง | (13) การโยกย้ายและเวนคืน | |
| (7) สาธารณูปโภค | (14) การสาธารณสุข | |

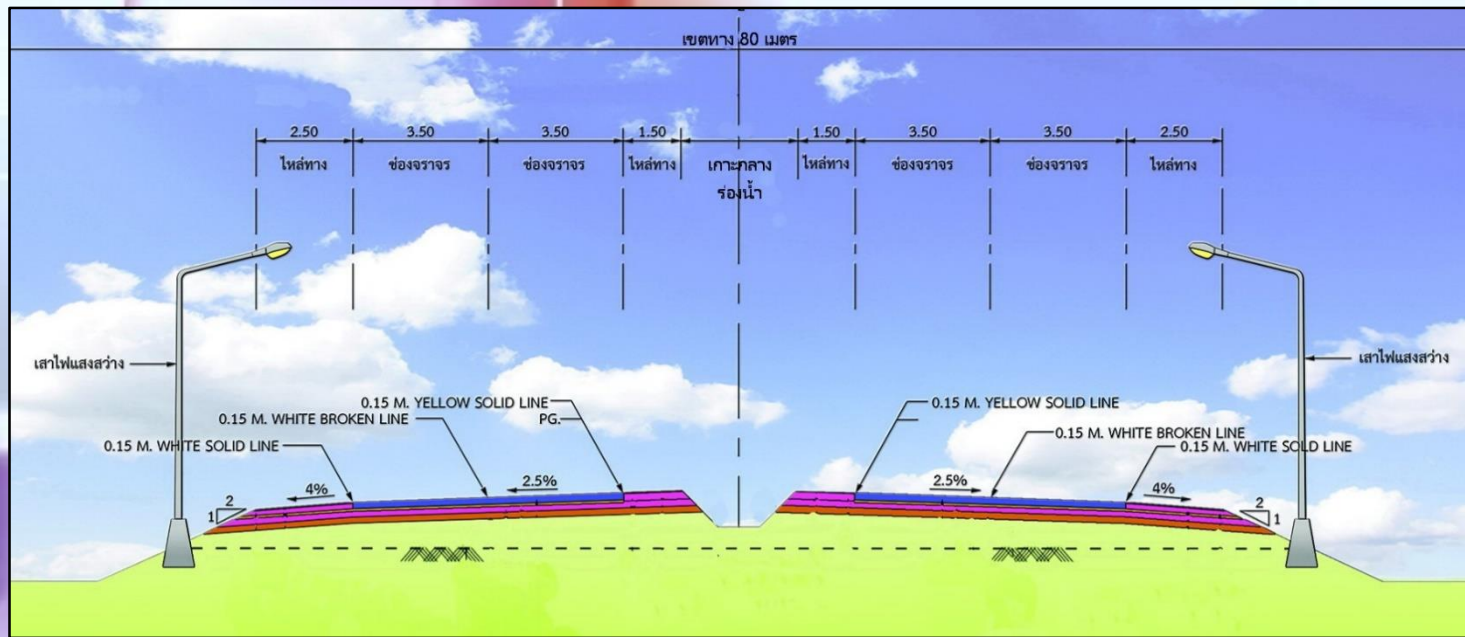
พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ

แนวทางเลือก	กม.	สถานที่สำคัญ	ระยะห่างจากแนวเส้นทาง (ม.)	ตำแหน่ง
แนวทางเลือก A	0+000	วัดป่าบ้านง่อน	349	ซ้าย
	0+208	โรงเรียนบ้านง่อนหนองพระเนาว์มิตรภาพที่ 126 (มัธยม)	158	ซ้าย
	0+389	ชุมชนบ้านง่อน	499	ขวา
	0+436	วัดราชาธิวาส	347	ขวา
	1+053	ชุมชนบ้านดอนกลาง	467	ขวา
	2+656	สำนักสงฆ์วิเวกธรรมคุณ	352	ซ้าย
	2+699	โรงเรียนบ้านโพนสูง	322	ขวา
	3+070	ชุมชนบ้านโพนสูง	451	ขวา
	3+401	วัดศรีสะอาดธาราม	389	ขวา
	5+120	โรงเรียนบ้านหนองตาล	498	ขวา
แนวทางเลือก B	5+171	ชุมชนบ้านหนองตาล	345	ขวา
	0+000	วัดป่าบ้านง่อน	349	ซ้าย
	0+208	โรงเรียนบ้านง่อนหนองพระเนาว์มิตรภาพที่ 126 (มัธยม)	158	ซ้าย
	0+398	ชุมชนบ้านง่อน	499	ขวา
	0+436	วัดราชาธิวาส	347	ขวา
	1+053	ชุมชนบ้านดอนกลาง	467	ขวา
	2+528	โรงเรียนบ้านโพนสูง	296	ซ้าย
	2+561	ชุมชนบ้านดอนธงชัย	482	ขวา
	2+760	ชุมชนบ้านโพนสูง	350	ซ้าย
	2+882	วัดศรีสะอาดธาราม	519	ซ้าย
แนวทางเลือก C	4+285	โรงเรียนบ้านหนองตาล	530	ซ้าย
	5+041	วัดจิตตภาวัน	82	ขวา
	0+000	วัดป่าบ้านง่อน	349	ซ้าย
	0+208	โรงเรียนบ้านง่อนหนองพระเนาว์มิตรภาพที่ 126 (มัธยม)	158	ซ้าย
	0+706	วัดราชาธิวาส	240	ขวา
	0+984	ชุมชนบ้านง่อน	328	ขวา
	1+011	ชุมชนบ้านดอนกลาง	337	ซ้าย
	2+275	วัดชัยมงคล	516	ซ้าย
	3+314	วัดคูวังเงิน	219	ขวา
	3+404	ชุมชนบ้านดอนวังเงิน	434	ขวา
	4+279	วัดจิตตภาวัน	263	ซ้าย
	5+593	วัดเวฬุวันสว่างธรรม	195	ขวา

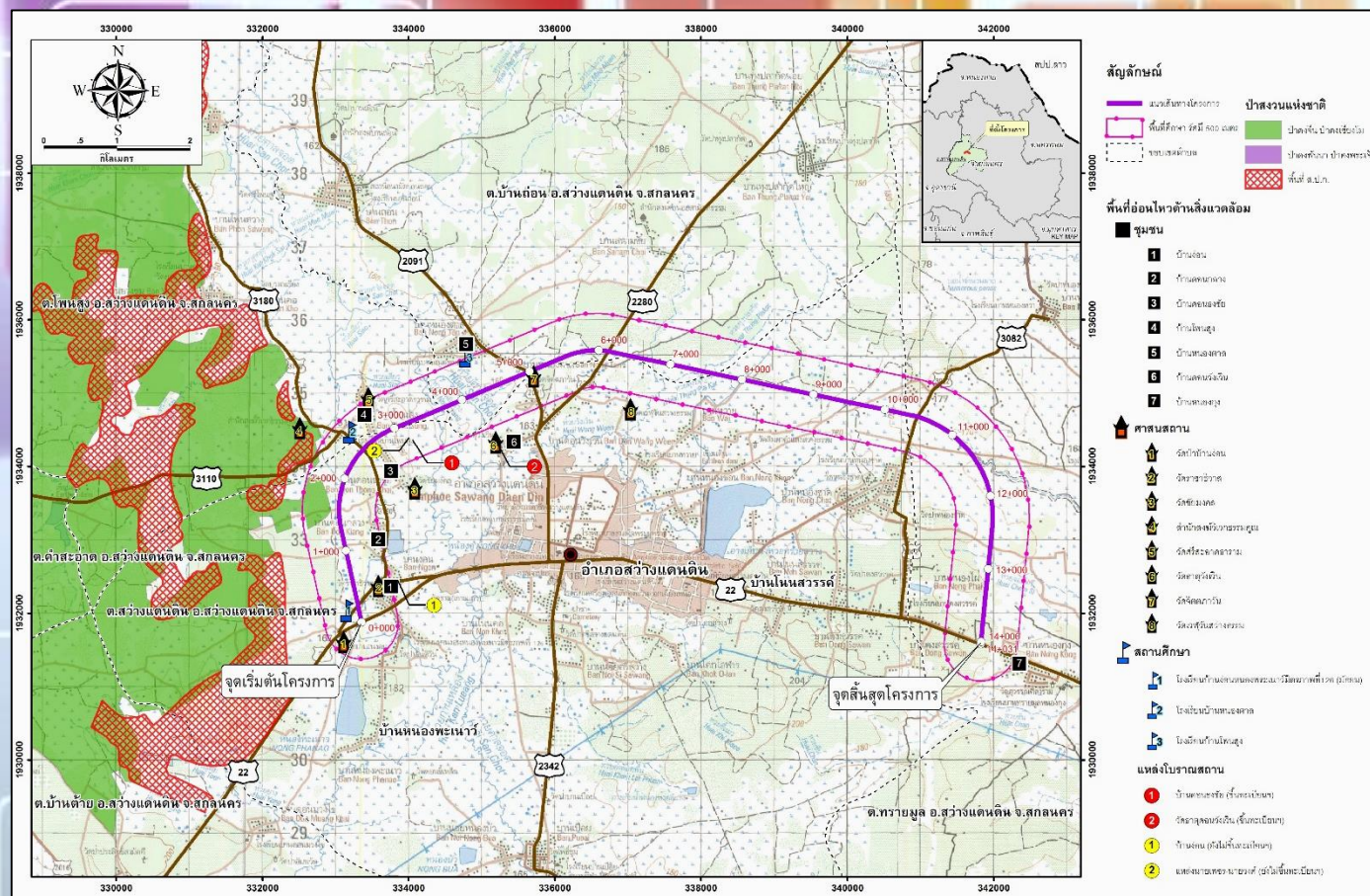
แนวคิดในการออกแบบเบื้องต้น

รูปแบบทางหลวงโครงการ : กำหนดมาตรฐานและองค์ประกอบให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง ดังนี้

- เขตทางหลวงเบื้องต้นกำหนดไว้ 80 เมตร
- จำนวน 4 ช่องจราจร กว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านซ้าย 2.50 เมตร และไหล่ทางด้านขวา 1.50 เมตร รูปแบบการจัดการจราจรเป็นแบบแบ่งแยกทิศทาง
- เกาะกลางเป็นแบบกดร่อง (DEPRESSED MEDIAN) กว้าง 10.00 เมตร



เส้นทางที่เหมาะสมกับโครงการ



งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวง 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านเหนือ) ได้ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจในโครงการ ได้รับทราบข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผล ตลอดจนได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นต่อโครงการตั้งแต่เริ่มต้น จนกระทั่งสิ้นสุดกระบวนการศึกษา โดยสรุปผลการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาได้ดังนี้



หลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกโครงการ

การกำหนดจุดเริ่มต้น-จุดสิ้นสุดโครงการ

จุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดของโครงการ มีแนวคิดในการกำหนดดังนี้

- ด้านสิ่งแวดล้อม กำหนดให้มีผลกระทบต่อ ชุมชนในพื้นที่เดิม สถานที่สำคัญเช่น ศาสนสถาน หน่วยงานราชการ ตลอดจนถึงพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ป่าสงวนแห่งชาติ แหล่งโบราณสถาน ให้น้อยที่สุด
- ด้านวิศวกรรมและด้านการลงทุนก่อสร้าง จุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของเส้นทางแนวใหม่จะต้องเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายกับทางหลวงในพื้นที่ และสามารถรองรับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงได้ในอนาคต

ด้านวิศวกรรมและการจราจร (35)

- วิศวกรรมและจราจร
- ปริมาณจราจรที่คาดว่าจะใช้เส้นทางในอนาคต
- การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- การประหยัดเวลาในการเดินทาง
- ความเหมาะสมทางด้านเรขาคณิต

ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30)

- ค่าก่อสร้าง
- ค่าเวนคืนที่ดินและชดเชยทรัพย์สิน
- ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา

ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35)

- ผลกระทบต่อน้ำผิวดิน
- ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม
- ผลกระทบต่อการโยกย้ายเวนคืนที่ดิน
- ผลกระทบต่อการแบ่งแยกชุมชน

การกำหนดแนวเส้นทางเลือกโครงการ

แนวเส้นทางโครงการเป็นแนวทางตัดใหม่ เพื่อเป็นทางเลือกเมือง อ.สว่างแดนดิน ในการศึกษาได้พิจารณาแนวเส้นทางที่มีความเป็นไปได้และครอบคลุมความเหมาะสมด้านวิศวกรรม ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งพิจารณาประกอบกับแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ หลักเลือกแนวเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ ที่มีผลกระทบเชิงกายภาพ พื้นที่โบราณสถาน โดยมีระยะทางที่สั้น

สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับโครงการ

จากผลการพิจารณาเปรียบเทียบแนวเส้นทางเลือก เพื่อหาแนวที่มีความเหมาะสมที่สุด จากข้อมูลทั้ง 3 แนวเส้นทางเลือก พบว่า **แนวทางเลือก B มีความเหมาะสมที่สุด** สำหรับโครงการทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง อ.สว่างแดนดิน (ด้านเหนือ) ซึ่งจะนำไปใช้ในการศึกษาออกแบบขั้นรายละเอียดและใช้สำหรับการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมขั้นรายละเอียด (EIA) เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด รวมถึงศึกษาข้อจำกัดต่อการกำหนดรูปแบบด้านวิศวกรรมและการก่อสร้าง ต่อไป

แนวทางเลือก A : จากจุดเริ่มต้นโครงการ กม.74+120 บนทางหลวง

หมายเลข 22 มุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่านบริเวณหลังโรงเรียนบ้านง่อนหนองพะเนา มิตรภาพที่ 126 แนวเส้นทาง ผ่านทุ่งนา ผ่านบ้านง่อน บ้านดอนกลาง บ้านดอนธงชัย บ้านโพนสูง จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งไปทางด้านทิศตะวันออก ไปตัดกับทล. 2091 และทล. 2280 ผ่านที่ดินรกร้าง สลับสวนยางพาราและทุ่งนา ผ่านบ้านหวาย ผ่านบ้านหนองชาด จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งลงทางด้านทิศใต้ ไปตัดกับห้วยจอมศรี และมาบรรจบกับทล. 22 จุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.82+928 อยู่ห่างจาก ศูนย์รถยนต์ฮอนด้า 200 เมตร ระยะทางรวมประมาณ 15.347 กิโลเมตร

แนวทางเลือก B : จุดเริ่มต้นอยู่ที่ กม.74+120 ต่อจากนั้นแนวเส้นทางทับกับ

แนวเส้นทางเลือก A ไปจนถึงบ้านดอนกลาง ประมาณ 1.50 กิโลเมตร จากนั้นทิศทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านระหว่างชุมชนบ้านดอนธงชัย และชุมชนบ้านโพนสูง ผ่านบ้านหนองตาล และไปตัดกับทล. 2091 บริเวณด้านทิศเหนือของวัดจิตตภาวัน และตัดทล. 2280 ผ่านที่ดินรกร้าง สลับสวนยางพารา ผ่านบ้านหวาย ผ่านบ้านหนองชาด จากนั้นแนวเส้นทาง มุ่งลงทางด้านทิศใต้ ไปตัดกับห้วยจอมศรี และมาบรรจบกับทล. 22 จุดสิ้นสุดโครงการที่ กม.82+928 ระยะทางรวมประมาณ 14.029 กิโลเมตร

แนวทางเลือก C : จุดเริ่มต้นอยู่ ต่อจากนั้นแนวเส้นทางทับกับแนวทางเลือก

A และ B ประมาณ 0.50 กิโลเมตร จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก ผ่านระหว่างชุมชนบ้านง่อน และชุมชนบ้านดอนกลาง และมุ่งขึ้นทางทิศเหนือ ไปตัดกับห้วยวังวิน จากนั้นแนวเส้นทางมุ่งไปทางทิศตะวันออก ไปตัดทล. 2091 และทล. 2280 ตามลำดับ ต่อจากนั้นแนวเส้นทางทับกับแนวทางเลือก A และ B จนถึงจุดสิ้นสุดโครงการที่ ทล. 22 ที่ประมาณ กม.82+928 ระยะทางรวมประมาณ 13.111 กิโลเมตร

แนวเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับโครงการ

