

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ
เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง



กรมทางหลวง

บนทางหลวงหมายเลข 117

ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูคู่

เอกสารประกอบการประชุม สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

เสนอโดย



บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)



บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด





สารบัญ

หน้า

1.	ความเป็นมาของโครงการ	1
2.	วัตถุประสงค์	2
2.1	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
2.2	วัตถุประสงค์ของการประชุม	4
3.	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
4.	พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	4
5.	สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน.....	7
5.1	แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน.....	7
5.2	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ	7
5.3	ปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ	11
6.	แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น	13
6.1	การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ	13
6.2	การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ บริเวณช่วงเขตชุมชน	20
6.3	รูปแบบการพัฒนาโครงการ บริเวณช่วงนอกชุมชน	25
7.	การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	27
7.1	เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	27
7.2	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ.....	27
7.3	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	27
7.4	ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา.....	33
8.	การมีส่วนร่วมของประชาชน	37
8.1	แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์.....	37
8.2	ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ โครงการที่ผ่านมา.....	38
8.2.1	การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม	38
8.2.2	สรุปผลการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย4 ครั้งที่ 1).....	38
9.	แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป	51
9.1	ด้านวิศวกรรม	51
9.2	ด้านสิ่งแวดล้อม	51
9.3	ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	51
10.	สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	52



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ.....5
5-1	ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2563 – 2567 12
6-1	ข้อมูลการเปรียบเทียบของแต่ละแนวทางเลือกเบื้องต้น 14
6-2	สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ..... 18
6-3	สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ..... 25
7-1	ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น..... 27
7-2	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น 30
7-3	สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น..... 34
8-1	สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา..... 41



สารบัญญรูป

รูปที่	หน้า
1-1	แนวเส้นทางโครงการ 3
4-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ 6
5-1	พื้นที่ศึกษาโครงการ 9
5-2	โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ 10
5-3	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง 11
6-1	แนวเส้นทางเลือกของโครงการช่วง กม.364+700 - กม.370+525 15
6-2	ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.374+700 - กม.376+200 (ช่วงที่ 2) 19
6-3	ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.381+400 - กม.383+200 (ช่วงที่ 3) 20
6-4	รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) 21
6-5	รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) 22
6-6	รูปตัดถนนเกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า 23
6-7	รูปตัดถนนทั่วไป 2 ช่องจราจร 26
6-8	รูปตัดถนนทั่วไป 3 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรใต้เขาสำหรับรถบรรทุก) 26
7-1	แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ 29
8-1	แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์ 37
8-2	ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ 38
8-3	ภาพบรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) 39

เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนด รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

1. ความเป็นมาของโครงการ

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวง โดยกำหนดตามทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับมาตามลำดับงานที่ดำเนินการจะครอบคลุมถึงโครงการใหม่ ซึ่งเป็นงบประมาณก่อสร้างและบูรณะทางหลวงทั่วประเทศ อาทิ งานก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง งานก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจรหรือมากกว่างานบูรณะและปรับปรุงทางลาดยางเดิม งานก่อสร้างเป็นทางลาดยาง มาตรฐานงานก่อสร้างทางแนวใหม่ งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับและสะพานลอย ตลอดจนงานอำนวยความสะดวกเป็นภารกิจหลักที่กรมทางหลวงมุ่งที่จะพัฒนาให้สมบูรณ์ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานดังกล่าว กรมทางหลวงจะต้องจัดเตรียมโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะงานสำรวจและออกแบบ ซึ่งในปีงบประมาณนี้มีโครงการก่อสร้างเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้การเตรียมโครงการเป็นไปตามแผนงาน และเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการของที่ปรึกษาไทยตามนโยบายรัฐบาล กรมทางหลวงจึงแบ่งงานส่วนหนึ่ง เพื่อว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาช่วยในการสำรวจและออกแบบ ซึ่งจะช่วยให้งานสำรวจและออกแบบเป็นไปตามแผนทันกับงานโครงการก่อสร้าง และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะดำเนินการได้เมื่อมีแบบแล้ว

ทางหลวงหมายเลข 117 สายนครสวรรค์-จุดผ่านแดนกู่เป็นทางหลวงสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่าง จ.นครสวรรค์ จ.พิจิตร จ.พิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรอง ระหว่าง จ.พิษณุโลก กับจ.อุตรดิตถ์ ปัจจุบันมีปริมาณจราจรสูงขึ้น จำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหรือตามความเหมาะสมเพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางขนส่งคนและสินค้าและรองรับการท่องเที่ยวในพื้นที่ ปัจจุบันแนวเส้นทางมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง

กรมทางหลวงจึงได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินงานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูดู เพื่อศึกษาและออกแบบทางหลวงจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสม สอดคล้องกับปริมาณจราจรและระดับการให้บริการในอนาคต และเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายทางหลวง พร้อมระบบระบายน้ำ สาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องและส่วนประกอบอื่นๆ ที่จำเป็น พร้อมทั้งศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้การพัฒนาโครงการ เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

ผลจากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.371+300 ถึง กม.383+500 รวมระยะทางประมาณ 12.20 กิโลเมตร ได้มีการจัดทำรายงาน EIA เสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 จำนวน 5 แห่ง (ดังรูปที่ 1-1) ได้แก่

- ช่วงที่ 1 กม.373+294 ถึง กม.373+727
- ช่วงที่ 2 กม.374+466 ถึง กม.375+417
- ช่วงที่ 3 กม.379+778 ถึง กม.380+270
- ช่วงที่ 4 กม.380+407 ถึง กม.380+838
- ช่วงที่ 5 กม.380+911 ถึง กม.381+022

โดยรายงานดังกล่าว ได้รับมติให้ความเห็นชอบรายงาน EIA ดังหนังสือ เลขที่ ทส 1010.4/9839 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2564

ส่วนแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.343+554 ถึง กม.371+300 และกม.383+500 ถึง กม.396+784 ที่ยังไม่มีการจัดทำรายงาน EIA จากการตรวจสอบระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และหนังสือตอบกลับจาก สผ. เลขที่ ทส.1008.6/9760 ลงวันที่ 18 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการบางบริเวณตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 จำนวน 3 แห่ง (ดังรูปที่ 1-1) ได้แก่

- ช่วงที่ 1 บริเวณ กม.364+450 ถึง กม.364+700
- ช่วงที่ 2 บริเวณ กม.385+350 ถึง กม.385+450
- ช่วงที่ 3 บริเวณ กม.387+150 ถึง กม.387+250

ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4ง วันที่ 5 มกราคม 2567 และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 48 แห่ง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2561

2. วัตถุประสงค์

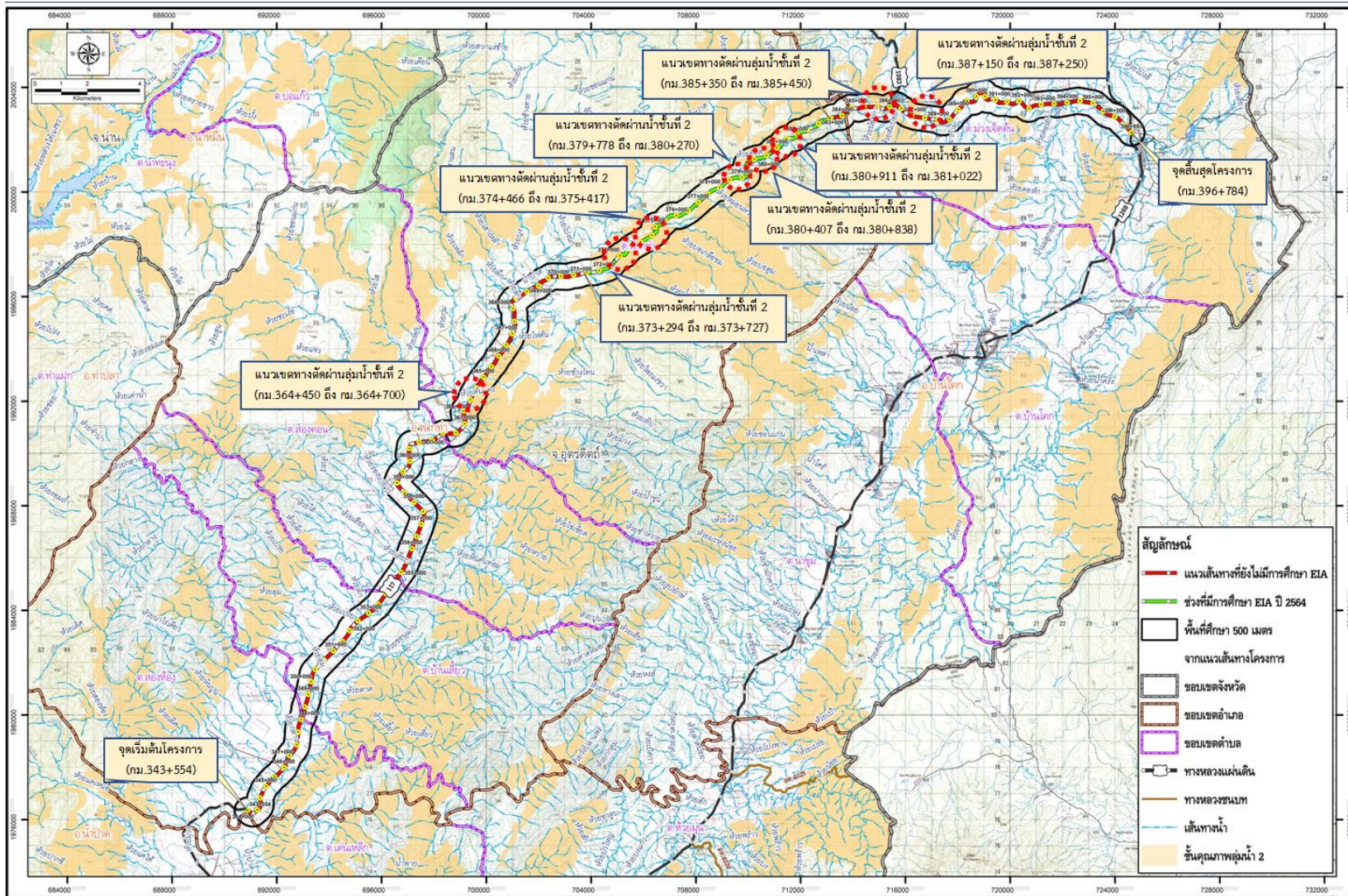
2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อสำรวจและออกแบบปรับปรุงและแก้ไขปัญหาการจราจรบนทางหลวงหมายเลข บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูคู้ ให้ได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงกำหนด ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
- เพื่อศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมในปัจจุบัน ปริมาณจราจร และดำเนินการประเมินผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาโครงการ พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ องค์กรเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(ตม.น.ว. ครั้งที่ 2)

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.อุตุ



ที่มา : ปรึกษา, 2568

รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการ

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษา โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม และประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องที่มีต่อโครงการ โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสม

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูคู้จะก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านต่างๆ ดังนี้

ด้านการจราจรขนส่ง:เพิ่มประสิทธิภาพของถนนจากทางหลวงขนาด 2 ช่องจราจร ขยายให้มีจำนวนช่องจราจรที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางในพื้นที่

ด้านความปลอดภัย : เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง ลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยการขยายช่องจราจรให้เพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้ทาง

ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ : เพิ่มศักยภาพการแข่งขัน และการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านต่างๆ ของประเทศ ช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของภาค สร้างโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่โครงการ

4. พื้นที่ศึกษาของโครงการ

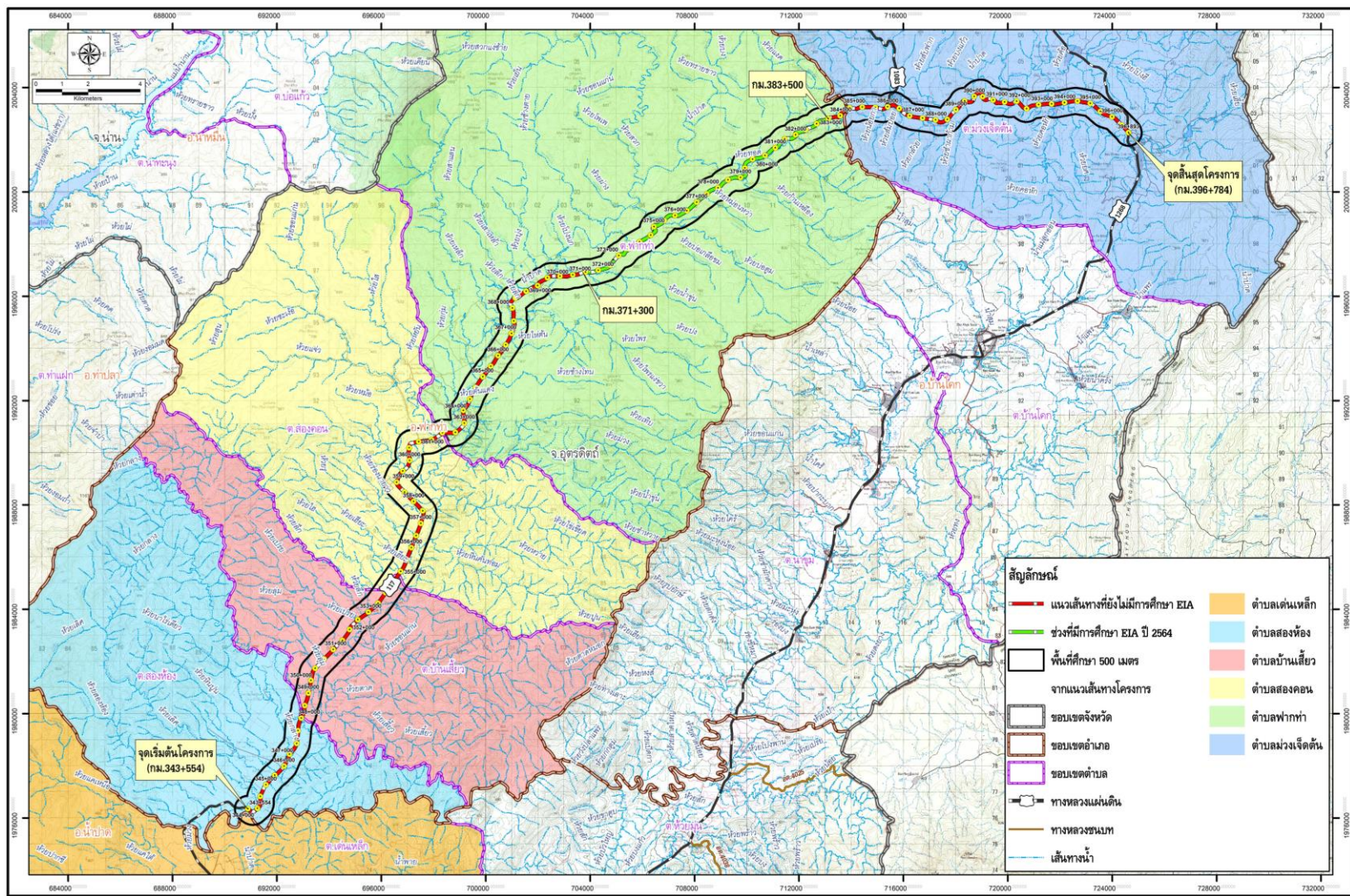
ครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งผ่านพื้นที่เขตปกครองของตำบลเด่นเหล็ก อำเภอน้ำปาด ตำบลสองห้อง ตำบลบ้านเสี้ยว ตำบลสองคอน ตำบลปากท่า อำเภอปากท่า และตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งมีชุมชนในพื้นที่ศึกษารวม 32 หมู่บ้าน/ชุมชน (ดังตารางที่ 4-1)



ตารางที่ 4-1
พื้นที่ศึกษาโครงการ

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	ขอบเขตการปกครอง	หมู่บ้าน/ชุมชน
1	อุตรดิตถ์	น้ำปาด	เด่นเหล็ก	องค์การบริหารส่วนตำบลเด่นเหล็ก	หมู่ที่ 4 บ้านต้นม่วง
2			ฟากท่า	องค์การบริหารส่วนตำบลสองห้อง	หมู่ที่ 2 บ้านเดิน
3					หมู่ที่ 3 บ้านนาแซง
4					หมู่ที่ 5 บ้านนาไร่เดียว
5			บ้านเสี้ยว	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 1 บ้านเสี้ยว
6					หมู่ที่ 3 บ้านหัวทุ่ง
7					หมู่ที่ 4 บ้านวังอ้อ
8					หมู่ที่ 5 บ้านห้วยลึก
9					หมู่ที่ 6 บ้านใหม่พัฒนา
10			สองคอน	องค์การบริหารส่วนตำบลสองคอน	หมู่ที่ 1 บ้านวังกอง
11					หมู่ที่ 2 บ้านโพนุดู
12					หมู่ที่ 3 บ้านสองคอน
13					หมู่ที่ 4 บ้านห้วยสุน
14					หมู่ที่ 6 บ้านใหม่จำปี
15					หมู่ที่ 7 บ้านห้วยไขเขียว
16					หมู่ที่ 9 บ้านเฉลิมราชย์
17			ฟากท่า	องค์การบริหารส่วนตำบลฟากท่า	หมู่ที่ 1 บ้านฟากท่า
18					หมู่ที่ 2 บ้านนาหน้า
19					หมู่ที่ 3 บ้านกกตอง
20					หมู่ที่ 4 บ้านนาไพร
21					หมู่ที่ 5 บ้านห้วยกานเหลือง
22					หมู่ที่ 6 บ้านโพธิ์ธาตุ
23					หมู่ที่ 7 บ้านฟากนา
24					หมู่ที่ 8 บ้านห้วยบ่อตูม
25					หมู่ที่ 9 บ้านวังขวัญ
26					หมู่ที่ 10 บ้านดงต้นผึ้ง
27					หมู่ที่ 11 บ้านนาช้างโทน
28			เทศบาลตำบลฟากท่า		ชุมชนบ้านวังขวัญ
29					ชุมชนบ้านบุง
30		บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	องค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 1 บ้านห้วยน้อยกา
31					หมู่ที่ 4 บ้านห้วยยศ
32					หมู่ที่ 6 บ้านชำผากาม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ

5. สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

5.1 แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบัน

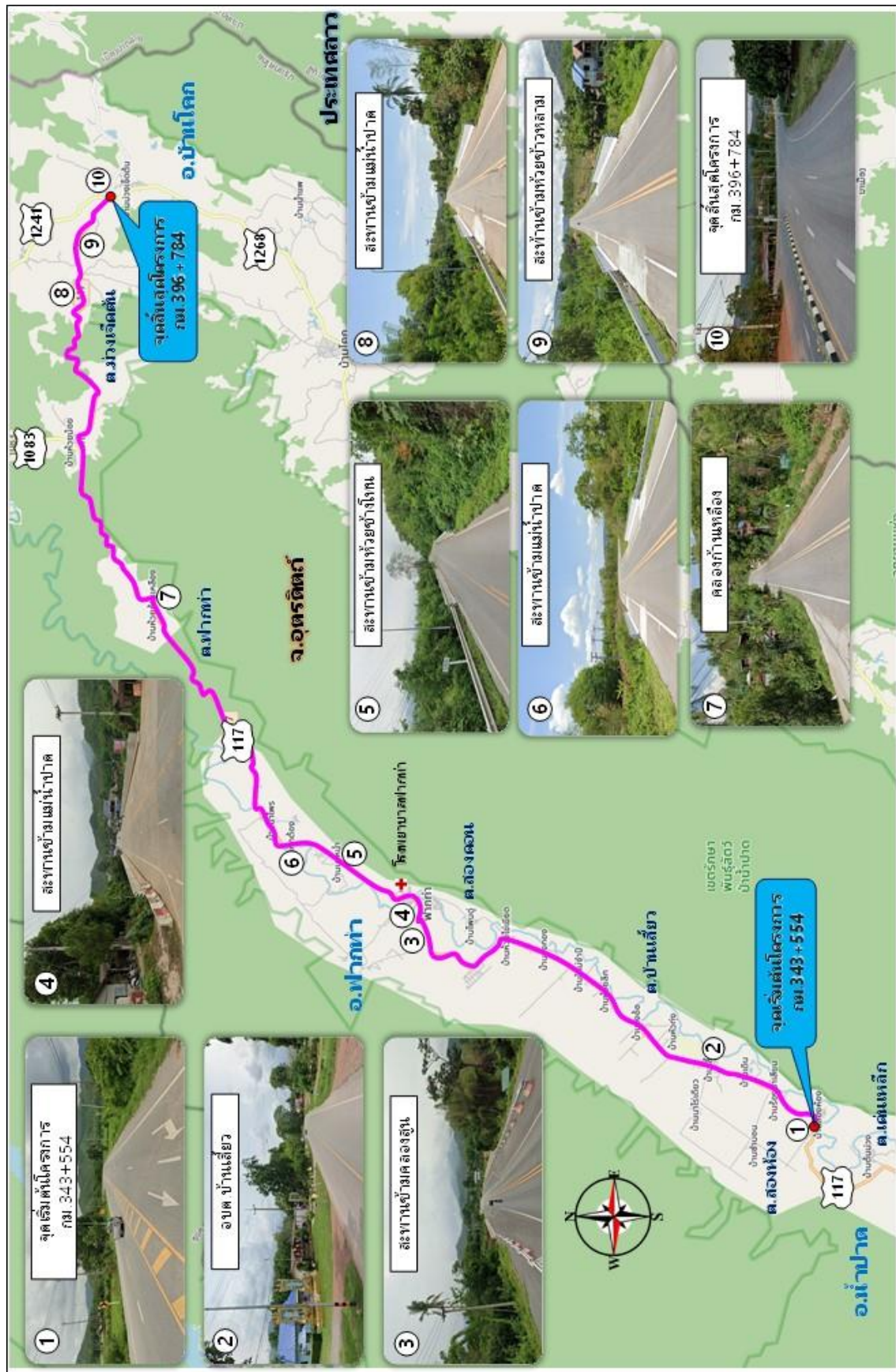
แนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ ต.สองห้อง อ.ปากท่า บนทางหลวงหมายเลข 117 ประมาณ กม.343+554 และมีจุดสิ้นสุดโครงการ บริเวณ ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ ประมาณ กม.396+784 โดยเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1268 และมุ่งหน้าไปด้านพรมแดนญัตติได้มีระยะทางรวมโดยประมาณ 53.23 กิโลเมตร ปัจจุบันถนนมีขนาดตั้งแต่ 2-4 ช่องจราจร ประกอบด้วย ถนนขั้วนอกชุมชนมีขนาด 2 ช่องจราจร ถนนช่วงเขตชุมชนมีขนาด 4 ช่องจราจร และถนนช่วงผ่านพื้นที่ลาดชันเชิงภูเขา มีขนาด 3 ช่องจราจร (มี 1 ช่องจราจรสำหรับไต่เขา) โดยสภาพพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเป็นที่ราบเชิงเขา สลับที่เนิน และพื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและป่าเขา สลับกับพื้นที่ชุมชน ซึ่งแนวเส้นทางจะขนานไปกับแนวเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าน้ำปาด (ฝั่งตะวันออก) และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแม่จริม (ฝั่งตะวันตก) โดยแนวเส้นทางตัดผ่านแม่น้ำ ลำคลอง และห้วยต่างๆ เช่น แม่น้ำปาด คลองสูง คลองก้านเหลือง ห้วยเล็ด ห้วยช้างโตน ห้วยข้าวหลาม เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 5-1

5.2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

จากการรวบรวมข้อมูลของโครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่ศึกษาโครงการ พบว่าถนนโดยรอบพื้นที่ประกอบไปด้วย ทางหลวงหมายเลข 117, 1268, 1083, 1339, 1176, 1243 และ 1045 ดังแสดงในรูปที่ 5-2 และมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- **ทางหลวงหมายเลข 117** สายนครสวรรค์ - จุดผ่านแดนญัตติ (รวมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1325, 1104 และ 1047 สายคลองเมม - ม่วงเจ็ดต้น) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายหลักที่เชื่อมการขนส่งจราจรระหว่างจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดพิจิตร และจังหวัดพิษณุโลก และเป็นทางหลวงสายรองในช่วงจังหวัดพิษณุโลกถึงจังหวัดอุดรดิตถ์ รวมระยะทางตลอดทั้งสาย 396.784 กิโลเมตร ช่วงบริเวณโครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 2 (Road Hierarchy) ขนาด 2 ช่องจราจร โดยเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรบริเวณช่วงต้นโครงการระยะทาง 1.2 กิโลเมตร และช่วงปลายโครงการระยะทาง 600 เมตร
- **ทางหลวงหมายเลข 1268** สายเหมืองแพร่ - ปางไฮ แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 2113 ที่ตำบลนาแห้ว อำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย แนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดพิษณุโลก ผ่านทางหลวงหมายเลข 1237 จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่จังหวัดอุดรดิตถ์ ผ่านทางหลวงหมายเลข 1339 ทางหลวงหมายเลข 117 และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 1243 ที่ตำบลบ่อเปี้ย อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์ รวมระยะทาง 133.857 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)

- **ทางหลวงหมายเลข 1083** สายห้วยน้อยกา - นาน้อย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางหลวงหมายเลข 1243 ที่ตำบลบ่อเปี้ย อำเภอบ้านโคก จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดน่าน และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 1026 ที่ตำบลน่าน้อย อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน รวมระยะทาง 77.524 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1339** สายห้วยมุ่น - ปากนายแนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1268 ที่ตำบลห้วยมุ่น อำเภอน้ำป่าด จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลแสนตอ อำเภอน้ำป่าด จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดน่าน และสิ้นสุดที่บริเวณอุทยานแห่งชาติศรีน่าน ที่ตำบลนาทะนุง อำเภอนาหมื่น จังหวัดน่าน รวมระยะทาง 99.287 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 4 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1176** สายท่าโพธิ์ - บ้านสวน แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1339 ตำบลแสนตอ อำเภอน้ำป่าด จังหวัดอุดรธานี และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลเด่นเหล็ก อำเภอน้ำป่าด จังหวัดอุดรธานี รวมระยะทาง 11.347 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1243** สายปางไฮ - นาเขีย แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1083 ที่ตำบลบ่อเปี้ย อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี จากนั้นแนวเส้นทางเข้าสู่เขตจังหวัดน่าน ผ่านทางหลวงหมายเลข 1162 ที่ตำบลน้ำมวบ อำเภอเวียงสา และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 1168 ที่ตำบลหมอเมือง อำเภอแม่จริม จังหวัดน่าน รวมระยะทาง 111.433 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)
- **ทางหลวงหมายเลข 1045** สายอุดรดิตถ์ - ห้วยหูด แนวเส้นทางเริ่มต้นบริเวณสามแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1041 ที่ตำบลท่าอิฐ อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ผ่านทางหลวงหมายเลข 11 1163, 1106 และสิ้นสุดที่บริเวณทางหลวงหมายเลข 117 ที่ตำบลแสนตอ อำเภอน้ำป่าด จังหวัดอุดรธานี รวมระยะทาง 66.725 กิโลเมตร ช่วงที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการเป็นทางหลวงลำดับชั้น 3 (Road Hierarchy)



ที่มา : ทัพรักษา, 2568

รูปที่ 5-1 พื้นที่ศึกษาโครงการ



ทางหลวงหมายเลข 117 (ช่วงต้นโครงการ)



ทางหลวงหมายเลข 117 (ช่วงทั่วไป)



ทางหลวงหมายเลข 1268



ทางหลวงหมายเลข 1083



ทางหลวงหมายเลข 1339



ทางหลวงหมายเลข 1176



ทางหลวงหมายเลข 1243



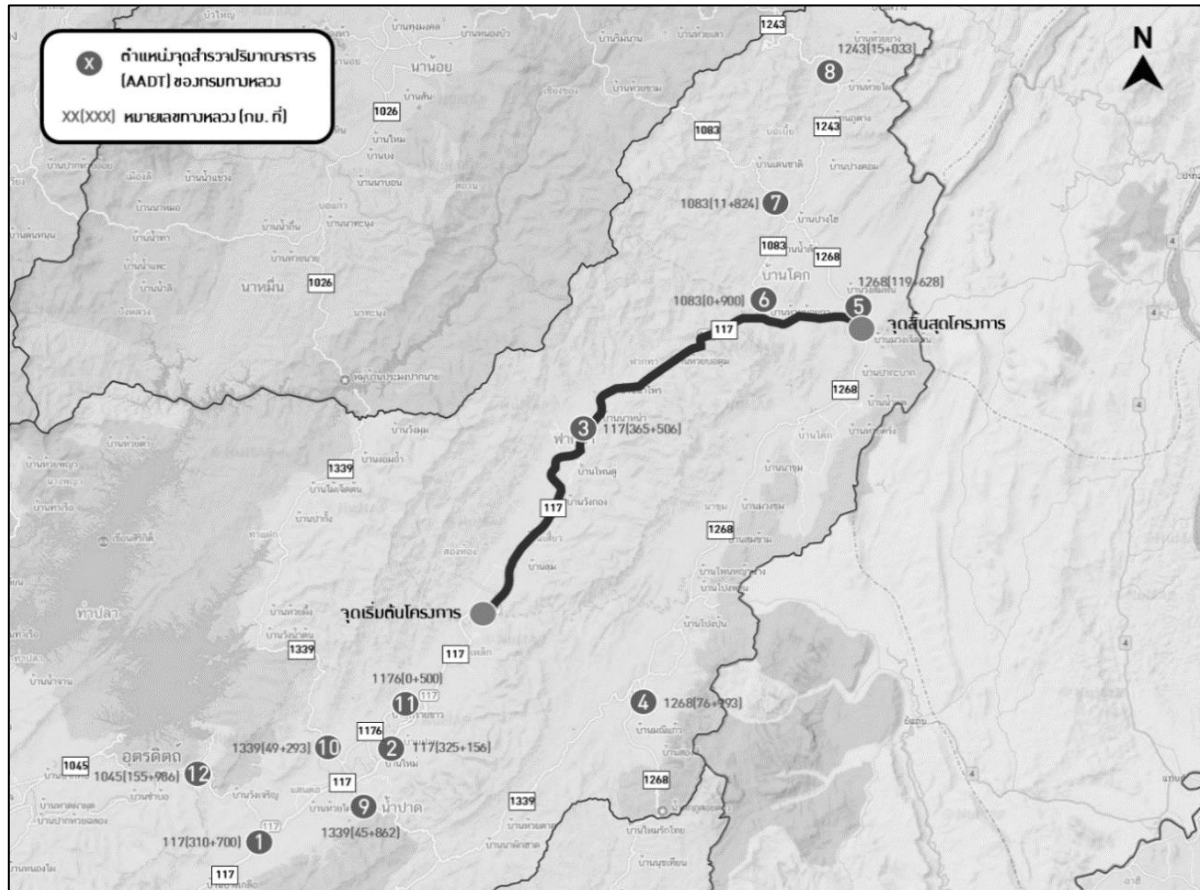
ทางหลวงหมายเลข 1045

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5-2 โครงข่ายถนนโดยรอบพื้นที่โครงการ

5.3 ปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่โครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทางด้านสถิติปริมาณจราจร สำรวจโดยสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 – 2567 บนถนนโครงข่ายหลัก 12 ตำแหน่ง (ดังรูปที่ 5-3) โดยมีข้อมูลจราจร แสดงดังตารางที่ 5-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 5-3 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) ของกรมทางหลวง



ตารางที่ 5-1

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อปี (AADT) บนทางหลวงระหว่าง ปี พ.ศ. 2563 – 2567

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ตอนควบคุม	กม.	ปริมาณจราจร* (คันต่อวันต่อ 2 ทิศทาง) (ร้อยละรถขนาดใหญ่)					การเติบโตเฉลี่ยต่อปี
				2563	2564	2565	2566	2567	
1	117	501	310+700	3204	3,174	3,240	3,259	3,272	0.42%
				(25.06)	(25.05)	(25.71)	(26.20)	(27.51)	
2	117	502	325+156	6,238	5,247	5,722	5,692	5,306	-3.18%
				(25.63)	(23.61)	(26.02)	(24.44)	(26.23)	
3	117	502	365+506	5,257	4,750	5,301	4,445	5,095	-0.62%
				(29.18)	(30.36)	(33.82)	(18.63)	(19.98)	
4	1268	200	76+993	2,317	2,315	2,787	3,283	3,686	9.73%
				(40.92)	(41.04)	(41.23)	(47.79)	(46.04)	
5	1268	200	119+628	3,369	3,863	3,874	4,096	3,774	2.30%
				(49.66)	(49.96)	(53.67)	(52.64)	(44.7)	
6	1083	100	0+900	583	623	687	703	762	5.50%
				(9.95)	(14.93)	(15.14)	(14.65)	(11.68)	
7	1083	100	11+824	422	449	501	531	556	5.67%
				(9.95)	(11.58)	(11.18)	(11.86)	(13.49)	
8	1243	100	15+033	447	455	518	779	561	4.65%
				(10.07)	(12.31)	(13.90)	(21.69)	(14.08)	
9	1339	101	45+862	4,122	3,663	4,244	3,480	3,449	-3.50%
				(30.33)	(33.12)	(33.15)	(21.81)	(18.53)	
10	1339	102	49+293	2,419	2,307	2,465	2,556	2,316	-0.87%
				(30.92)	(31.90)	(30.51)	(30.79)	(24.91)	
11	1176	100	0+500	2,216	2,163	3,556	2,262	2,678	3.86%
				(25.14)	(30.51)	(38.02)	(17.02)	(14.86)	
12	1045	202	55+986	3,891	3,653	4,041	4,166	4,166	1.38%
				(20.15)	(22.75)	(21.31)	(23.50)	(25.11)	

หมายเหตุ : ปริมาณจราจรรวม คันต่อวัน ไม่รวมรถจักรยานยนต์

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัยกรมทางหลวง

6. แนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น

สำหรับโครงการนี้เป็นการศึกษารูปแบบการพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิมของทางหลวงหมายเลข 117 เป็นการศึกษาแบบการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง ซึ่งอาจจะมี การตัดแนวเส้นทางใหม่ รวมทั้งการออกแบบทางแยกเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในอนาคต

แนวคิดในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการเพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต มีดังนี้

- มีความสอดคล้องกับรูปแบบการเดินทาง เพื่อความสะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง
- สามารถรองรับปริมาณจราจรตามผลการคาดการณ์ปริมาณจราจรในอนาคตได้
- ใช้พื้นที่เขตทางหลวงเดิมมากที่สุด หรือเวนคืนที่ดินให้น้อยที่สุด เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชน
- หลีกเลี่ยงพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมหรือมีผลกระทบให้น้อยที่สุด

ที่ปรึกษาได้พิจารณารูปแบบถนนที่เหมาะสมในการปรับปรุงแนวเส้นทางของโครงการให้สอดคล้องกับ สภาพปัจจุบันและสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ ตลอดจนคำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนและผลกระทบ ด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นได้ เมื่อมีการขยายความกว้างของถนน โดยมีแนวคิดในการกำหนดรูปแบบ ทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้นดังนี้

6.1 การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

แนวเส้นทางส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เขามีลักษณะคดเคี้ยวทำให้การขับขี่ใช้ความเร็วได้ต่ำ รวมถึง บางจุดเป็นจุดอันตรายที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งในอนาคตจะมีรถขนส่งสินค้า รวมถึงรถที่มีความเร็วสูง ใช้เส้นทางนี้มากขึ้น ส่งผลก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ทาง ทั้งผู้ขับขี่และชุมชนสองข้างทาง ดังนั้นเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 117 ให้เหมาะสมกับการเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศ จำเป็นต้อง ทำการปรับปรุงแนวเส้นทางบางส่วนให้สามารถรองรับปริมาณจราจรและการใช้ความเร็วที่เพิ่มขึ้นเพื่อให้ผู้ใช้ ทางมีความสะดวกและความปลอดภัยมากขึ้น

แนวคิดในการออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทางโครงการมีข้อพิจารณาดังนี้

1. พิจารณาความเร็วในการใช้ทางเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่าง ประเทศโดยใช้ความเร็วออกแบบอย่างน้อย 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนบริเวณพื้นที่ชุมชนและพื้นที่ภูเขาจะ จำกัดความเร็วไว้ที่ 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับแนวตามทางหลวงหมายเลข 117 เดิมที่ไม่สามารถทำความเร็ว ได้ตามที่กำหนดจะทำการปรับแนวและรัศมีโค้งให้ได้ตามมาตรฐาน

2. พิจารณาความสะดวกสบายในการเดินทาง ถนนที่มีทางโค้งมากย่อมมีความสะดวกสบาย น้อยกว่าถนนที่เป็นทางตรง อาจมีการปรับปรุงแนวเส้นทางให้มีความตรงมากขึ้น

3. ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง โดยปรับปรุงจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และช่วงที่มีลักษณะ ทางเรขาคณิตเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

4. พิจารณาความปลอดภัยต่อชุมชน กรณีที่มีรถส่งสินค้าและรถที่มีความเร็วสูงใช้ทาง ทำให้ความปลอดภัยในชุมชนที่อยู่ติดถนนลดลง ทั้งการข้ามถนนหรือรถที่วิ่งในพื้นที่ จึงอาจพิจารณาปรับแนวเลี้ยวพื้นที่ชุมชน ซึ่งจะมีผลกระทบด้านการโยกย้ายเวนคืนและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงอุตรดิตถ์ – ตำนกุด พบว่าจากการพิจารณาตามแนวคิดในการออกแบบปรับปรุงแนวเส้นทาง จำเป็นต้องปรับปรุงแนวเส้นทางจำนวน 3 แห่ง ดังนี้

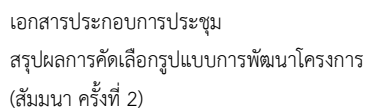
- ช่วงที่ 1 บริเวณ กม.364+700 - กม.370+525

จากการตรวจสอบตลอดแนวเส้นทาง พบว่าช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชนบ้านนาหน้า บ้านกต้อง บ้านนาไพร มีเขตทางแคบมีความกว้างเพียง 20 เมตร ประกอบด้วย ช่วง กม.365+420 - กม.366+270, ช่วง กม.366+945 - กม.367+245, ช่วง กม.367+495 - กม.368+718 และช่วง กม.369+107 - กม.369+821 มีระยะทางประมาณ 3.1 กิโลเมตร หากมีการปรับปรุงแนวเส้นทางตามรูปแบบดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อชุมชนด้านเวนคืนพื้นที่สองข้างทาง อีกทั้งแนวเส้นทางมีลักษณะคดเคี้ยวและใช้ความเร็วได้ต่ำ จึงมีความจำเป็นต้องตัดแนวเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย ซึ่งที่ปรึกษาได้กำหนดแนวทางเลือกอย่างน้อย 3 ทางเลือก (ดังตารางที่ 6-1 และรูปที่ 6-1) เพื่อทำการเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจ และการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป

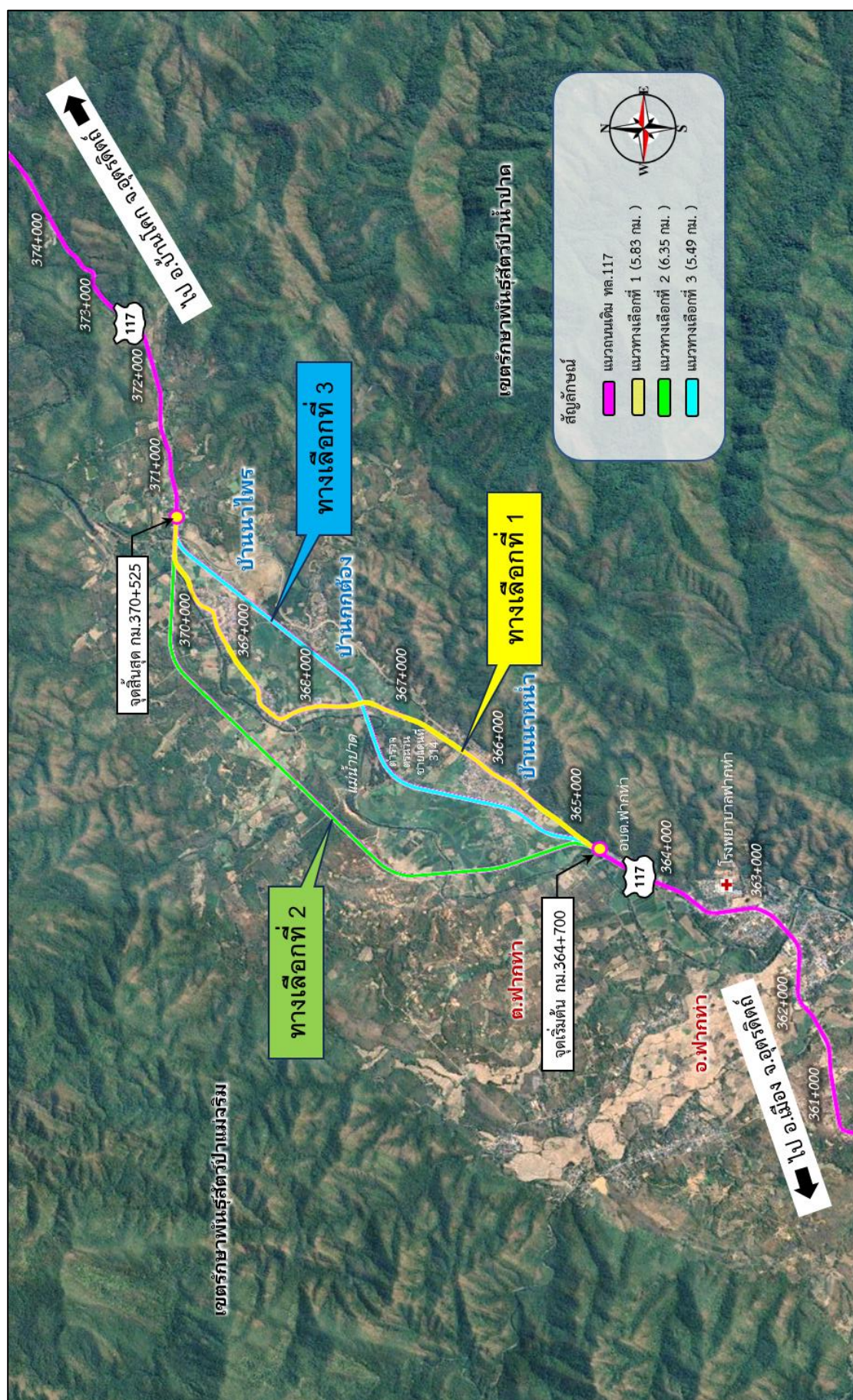
ตารางที่ 6-1

ข้อมูลการเปรียบเทียบของแต่ละแนวทางเลือกเบื้องต้น

ข้อมูลเปรียบเทียบ	แนวทางเลือกที่ 1	แนวทางเลือกที่ 2	แนวทางเลือกที่ 3
ระยะทาง (กิโลเมตร)	5.83	6.35	5.49
ที่ดินที่ต้องเวนคืน (ไร่)	39	146	128
สิ่งปลูกสร้างที่เวนคืน (หลัง)	245	13	3



งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ด่านป่าด - บ.กุด



รูปที่ 6-1 แนวเส้นทางเลือกของโครงการช่วง กม.364+700 - กม.370+525

ที่มา : ทปวกษ, 2568

(1) แนวทางเลือกที่ 1 (สี่เหลี่ยม)

พิจารณาออกแบบถนนตามแนวเส้นทางเดิมให้มีขนาด 4 ช่องจราจร พร้อมทางเท้าใช้เขตทาง 40 เมตร ซึ่งผ่านพื้นที่ชุมชน บ้านนาหน้า บ้านกกตอง และบ้านนาไพร ซึ่งเป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นมีลักษณะทางคดเคี้ยวทำให้ใช้ความเร็วได้ต่ำกว่า 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และมีเขตทางแคบเพียง 20 เมตร การปรับปรุงแนวเส้นทางจะส่งผลกระทบด้านการเวนคืนพื้นที่สองข้างทางมาก อีกทั้งชุมชนมีการสัญจรระหว่างสองฝั่งถนน การใช้แนวเส้นทางเดิมจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของชุมชน จากการสัญจรของรถขนส่งสินค้าหรือรถที่มีความเร็วสูง โดยมีระยะทางยาวประมาณ 5.83 กิโลเมตร ต้องขยายเขตทางทำให้เวนคืนที่ดินประมาณ 39 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 245 หลัง อีกทั้งต้องออกแบบก่อสร้างขยายสะพานข้ามทางน้ำเพิ่มเติม (ดังรูปที่ 6-1)

(2) แนวทางเลือกที่ 2 (สี่เหลี่ยม)

พิจารณาออกแบบแนวเส้นทางใหม่ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร ใช้เขตทาง 40 เมตรโดยเบี่ยงแนวไปทางทิศเหนือ บริเวณ อบต.ปากท่า กม.364+700 ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม ตัดผ่านห้วยข้างโพน แม่น้ำปาด จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่เนินสูง พื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม หลังจากนั้นเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านแม่น้ำปาด และเชื่อมต่อกับถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณกม. 370+525 โดยมีระยะทางยาวประมาณ 6.35 กิโลเมตร ต้องเวนคืนที่ดินประมาณ 146 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 13 หลัง ซึ่งมีผลกระทบบริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการปรับแนว และต้องออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม แนวเส้นทางใหม่มีช่วงทางตรงมากขึ้น สามารถใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย ทำความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน และทำให้การเดินทางสะดวกเร็ว (ดังรูปที่ 6-1)

(3) แนวทางเลือกที่ 3 (สี่เหลี่ยม)

พิจารณาออกแบบแนวเส้นทางใหม่ขนาด 2 ช่องจราจร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.5 เมตร ใช้เขตทาง 40 เมตร โดยเบี่ยงแนวไปทางทิศเหนือเล็กน้อยบริเวณ อบต.ปากท่า กม.364+700 เพื่ออ้อมชุมชน บ้านนาหน้า ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกผ่านพื้นที่ของ กองร้อย ตำรวจตระเวนชายแดนที่ 314 ตัดผ่านแม่น้ำปาดสองแห่ง และตัดผ่านถนนทางหลวงหมายเลข 117 จากนั้นเบี่ยงแนวไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านพื้นที่โล่งและพื้นที่เกษตรกรรม หลังจากนั้นเบี่ยงแนวเส้นทางไปทางทิศตะวันออกตัดผ่านคลองชลประทานและเชื่อมต่อกับถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณกม. 370+525 โดยมีระยะทางยาวประมาณ 5.49 กิโลเมตร ต้องเวนคืนที่ดินประมาณ 128 ไร่ และสิ่งปลูกสร้าง 3 หลัง ซึ่งมีผลกระทบบริเวณจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการปรับแนว และต้องออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามทางน้ำเพิ่มเติม และสะพานข้ามจุดตัดกับถนนเดิมทางหลวงหมายเลข 117 อย่างไรก็ตามแนวเส้นทางใหม่มีช่วงทางตรงมากขึ้น ใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย ทำความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทำให้การเดินทางสะดวกเร็ว (ดังรูปที่ 6-1)

หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยที่ปรึกษา จะทำการศึกษาในแต่ละแนวทางเลือกเพื่อกำหนดปัจจัยที่จะใช้ในการเปรียบเทียบ โดยทั่วไปปัจจัยที่ใช้ในการ เปรียบเทียบมีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและการจราจร (40 คะแนน)	ด้านการลงทุน (25 คะแนน)	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)
- ความยาวของแนวเส้นทาง - รูปแบบทางด้านเรขาคณิต - ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง - ความปลอดภัยต่อชุมชนและผู้ใช้ทาง	- ค่าก่อสร้างเบื้องต้น - ค่าเวนคืนที่ดินและ สิ่งปลูกสร้างเบื้องต้น	- การสูญเสียทรัพยากรดิน - อุทกวิทยา คุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ - อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน - การคมนาคม - การโยกย้ายเวนคืน ประกอบด้วย ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง

สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

จากการพิจารณาให้คะแนนการคัดเลือกแนวเส้นทางโครงการในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุม ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยการ ประเมินคุณค่า (Rating) ของข้อมูลแนวทางเลือกในแต่ละปัจจัยย่อยออกมาเป็นค่าตัวคูณ เพื่อจัดลำดับ ความสำคัญของแต่ละรูปแบบ จากนั้นนำค่าตัวคูณดังกล่าวไปคูณกับน้ำหนักคะแนนของปัจจัยย่อยต่างๆ ก็จะได้คะแนนในแต่ละปัจจัยย่อยออกมา และนำคะแนนของปัจจัยย่อยมารวมกันจะได้คะแนนรวมในแต่ละด้าน ซึ่งผลรวมของคะแนนที่มากที่สุดของปัจจัยหลักทั้งด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 6-2 พบว่าแนวทางเลือกที่ 2 ได้คะแนนสูงสุดเป็นอันดับที่ 1 และรองลงมา ได้แก่ แนวทางเลือกที่ 3 และแนวทางเลือกที่ 1 ตามลำดับ

ตารางที่ 6-2

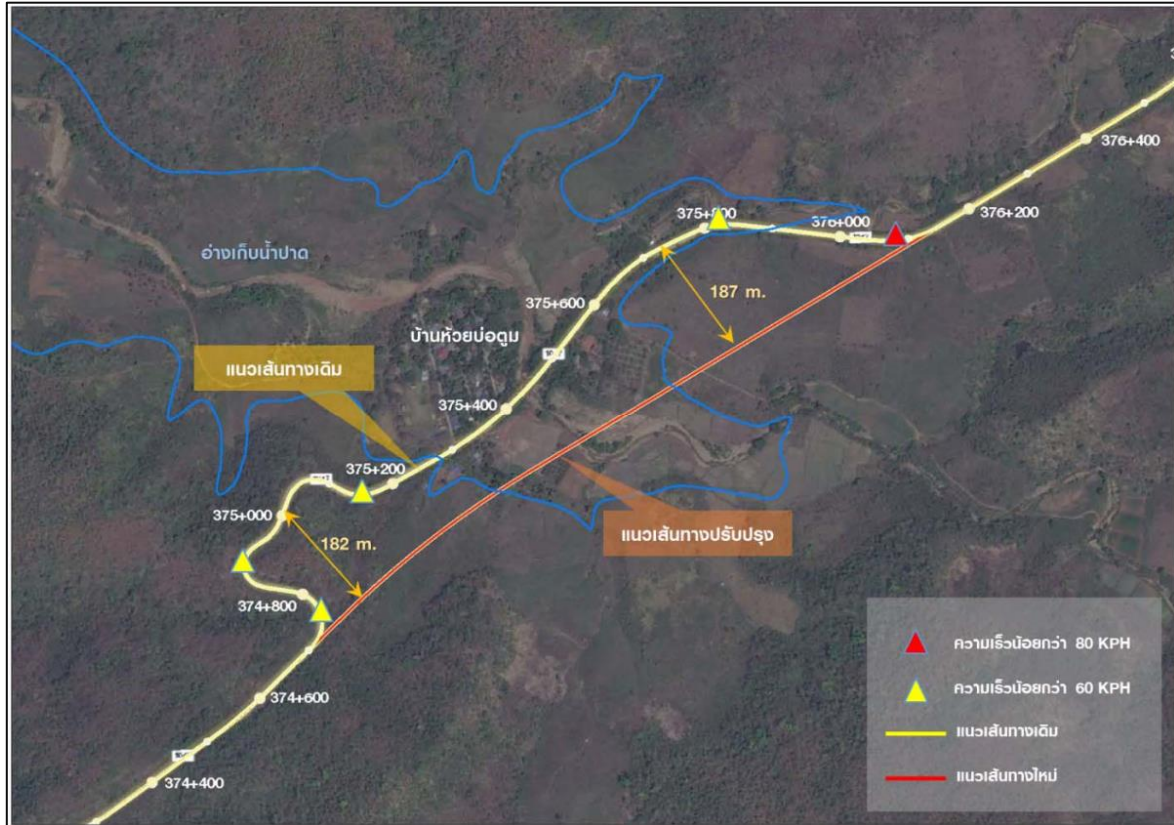
สรุปผลการคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนนเต็ม	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร				
- ความยาวของแนวเส้นทาง	10	9.50	8.70	10.00
- รูปแบบทางด้านเรขาคณิต	15	4.05	15.00	10.05
- ปัญหาการจราจรระหว่างก่อสร้าง	5	3.00	4.00	5.00
- ความปลอดภัยต่อชุมชนและผู้ใช้ทาง	10	6.00	10.00	8.00
รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	40	22.55	37.70	33.05
2. ด้านการลงทุน				
- ค่าก่อสร้างเบื้องต้น	15	10.20	15.00	11.10
- ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างเบื้องต้น	10	2.90	6.90	10.00
รวมคะแนนด้านด้านการลงทุน	25	13.10	21.90	21.10
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม				
- การสูญเสียทรัพยากรดิน	5	5.00	2.00	4.00
- อุทกวิทยา คุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ	5	5.00	2.25	4.00
- อากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน	10	6.00	8.00	6.00
- การคมนาคม	5	3.90	3.50	5.00
- การโยกย้ายเวนคืน				
▪ ที่ดิน	5	4.00	2.00	2.00
▪ สิ่งปลูกสร้าง	5	1.00	4.00	4.00
รวมคะแนนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35	24.90	21.75	25.00
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100	60.55	81.35	79.15
สรุปการจัดลำดับความเหมาะสม		3	1	2

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

- ช่วงที่ 2 บริเวณ กม.374+700 - กม.376+200 (ตัดแนวใหม่ช่วงที่ 2) แนวเส้นทางในช่วงนี้ผ่านบริเวณชุมชนบ้านห้วยบ่อตูม มีลักษณะกายภาพค่อนข้างคดเคี้ยวและมีจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง นอกจากนี้แนวเส้นทางส่วนใหญ่ยังอยู่ในพื้นที่อ่างเก็บน้ำน้ำปาดที่กรมชลประทานได้ทำการศึกษาแล้วจากโครงการศึกษาทบทวนการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) อ่างเก็บน้ำน้ำปาด อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี (กรกฎาคม 2560) ซึ่งมีความจำเป็นต้องปรับแนวเส้นทางใหม่ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและรองรับความเร็วได้มากขึ้น รวมถึงลดพื้นที่ช่วงที่ผ่านอ่างเก็บน้ำลดระยะความยาวโครงสร้างสะพาน โดยพิจารณาปรับแนวเส้นทางให้มีลักษณะรูปทรงทางเรขาคณิตที่ดีขึ้น โดยมีระยะทางประมาณ 1.22 กิโลเมตร สามารถลดระยะทางจากเดิมได้ 330 เมตร เวนคืนที่ดินประมาณ 25 ไร่ ซึ่งมีผลกระทบบริเวณจุดเริ่มและสิ้นสุดของการปรับแนว โดยแนวเส้นทางมีความตรงมากขึ้น ทำให้มีความสะดวกสบายในการเดินทางและสามารถใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งแนวเส้นทางไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน ซึ่งแนวเส้นทางตัดใหม่ช่วงนี้

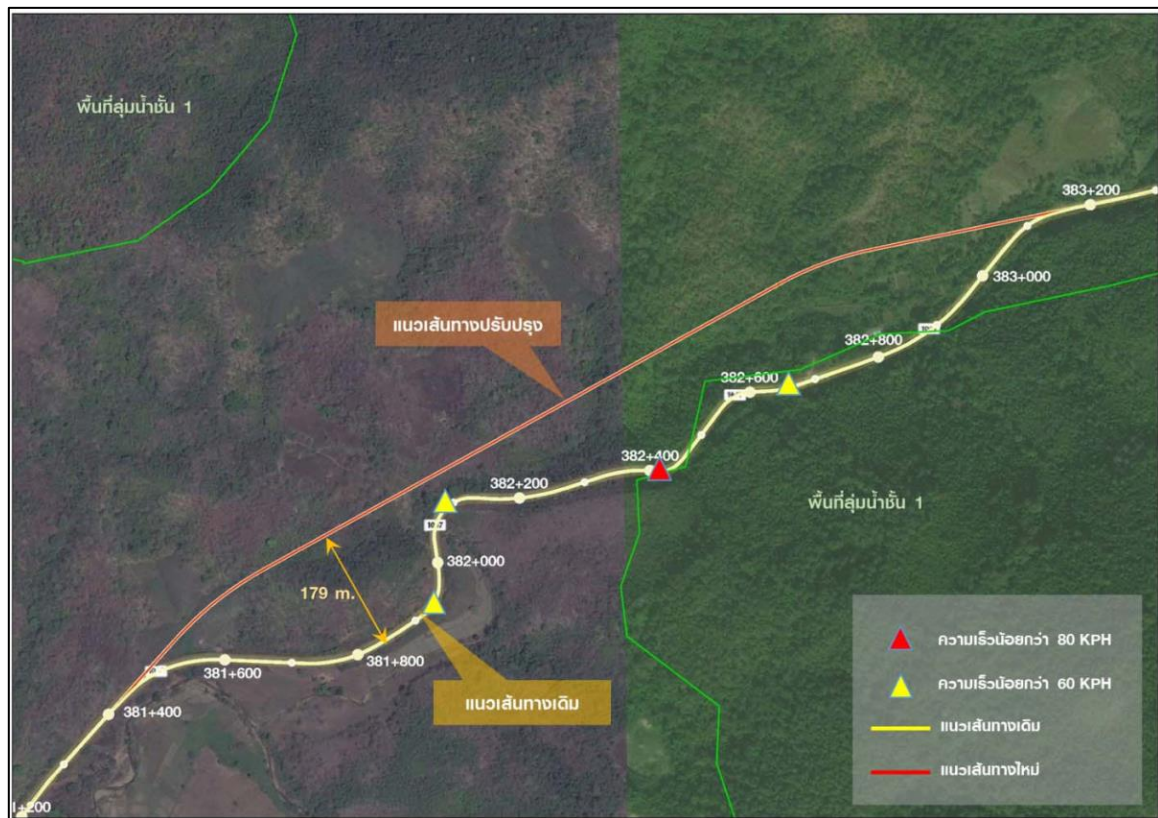
กรมชลประทานได้เสนอไว้ในศึกษาทบทวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) อ่างเก็บน้ำน้ำป่าด อำเภอน้ำป่าด จังหวัดอุดรธานี (ปี 2561) โดยมีการออกแบบเป็นสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำน้ำป่าด 2 แห่ง บริเวณ กม.374+150 และ กม.375+540 โดยยกระดับสะพานอยู่ที่ความสูง +298 ม.รทก. ซึ่งสูงกว่าระดับเก็บกักน้ำสูงสุดของอ่างเก็บน้ำที่ระดับ +288 ม.รทก. รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-2



ที่มา : การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงอุดรธานี - ด้านภูดู

รูปที่ 6-2 ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.374+700 - กม.376+200(ช่วงที่ 2)

- ช่วงที่ 3 บริเวณ กม.381+400 - กม.383+200 (ตัดแนวใหม่ช่วงที่ 3) แนวเส้นทางในช่วงนี้เป็นพื้นที่ภูเขาที่มีความลาดชันสูง และอยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 1A แนวเส้นทางค่อนข้างคดเคี้ยวและมีจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การขยายหรือปรับปรุงแนวเส้นทางเดิมจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 1 จึงจำเป็นต้องปรับแนวใหม่เพื่อให้มีความปลอดภัยและรองรับความเร็วได้มากขึ้นมีลักษณะรูปทรงทางเรขาคณิตที่ดีขึ้น โดยแนวเส้นทางที่ปรับใหม่มีระยะทาง 1.67 กิโลเมตร สามารถลดระยะทางจากเดิมได้ 126 เมตร เว้นคืนที่ดินประมาณ 43.50 ไร่ โดยแนวเส้นทางมีความตรงมากขึ้น ทำให้มีความสะดวกสบายในการเดินทางและสามารถใช้ความเร็ว 80 กิโลเมตร/ชั่วโมงได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งแนวเส้นทางไม่ผ่านพื้นที่ชุมชน ซึ่งแนวเส้นทางตัดใหม่ช่วงนี้ได้ปรับแนวให้เลี่ยงพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1A เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 6-3



ที่มา : การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงอุดรดิตถ์ - ตำนกุด

รูปที่ 6-3 ตัดแนวเส้นทางใหม่ช่วงบริเวณ กม.381+400 - กม.383+200 (ช่วงที่ 3)

จากการทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA Report) โครงการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 117 บริเวณ กม.371+300 ถึง กม.383+500 รวมระยะทาง 12.2 กิโลเมตร พบว่าเข้าข่ายที่ต้องดำเนินการจัดทำรายงาน EIA เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 โดยรายงาน EIA ได้รับมติให้ความเห็นชอบรายงานฯ เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2564 ดังนั้นการศึกษาของโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงบนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูคู้ ช่วง กม.343+554 - กม.396+784 ที่ปรึกษาจะพิจารณาใช้แนวเส้นทางตัดใหม่บริเวณ กม.374+700 - กม.376+200 (ช่วงที่ 2) และบริเวณ กม.381+400 - กม.383+200 (ช่วงที่ 3) ตามมติเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว เพื่อดำเนินการศึกษาและออกแบบในรายละเอียดต่อไป

6.2 การคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ บริเวณช่วงเขตชุมชน

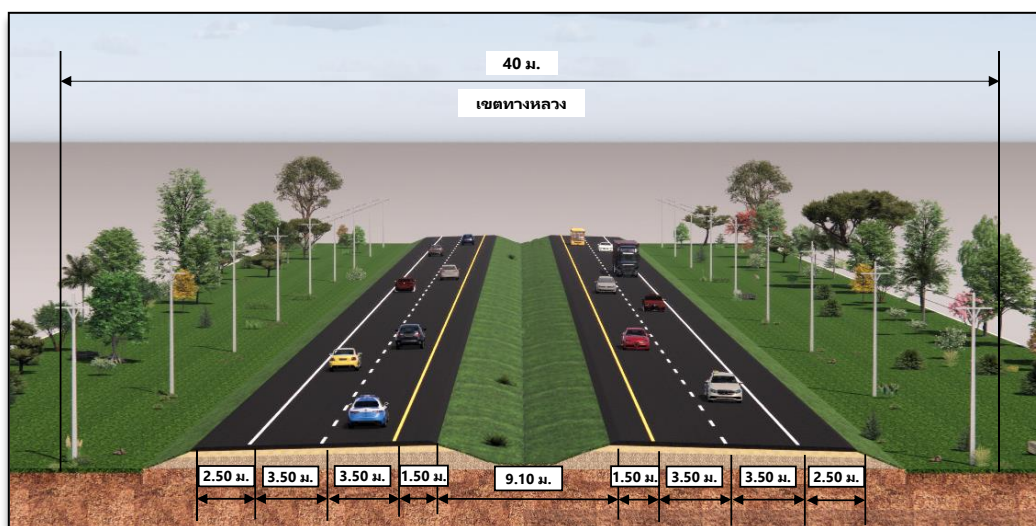
รูปแบบการพัฒนาโครงการบริเวณช่วงเขตชุมชน รูปแบบถนนควรมีขนาด 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่ต้องผ่านพื้นที่ชุมชน เพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนสองข้างทาง โดยที่ปรึกษาได้ทำการศึกษารูปแบบทางเลือกการพัฒนาถนนของโครงการ และพิจารณาเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย โดยมีผลการศึกษา ดังนี้

(1) รูปแบบการพัฒนาโครงการ บริเวณช่วงเขตชุมชน

จากการพิจารณาปริมาณจราจร ลักษณะของถนน ความกว้างเขตทาง และสภาพพื้นที่โครงการที่ปรึกษาได้กำหนดรูปแบบทางเลือกในการพัฒนา 3 รูปแบบ ประกอบด้วย 1) เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median) 2) เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median) 3) เกาะกลางแบบยก (Raised Median) และมีทางเท้า ที่ปรึกษาได้พิจารณาเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสีย รวมถึงจะทำการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการที่มีความเหมาะสมต่อไป โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1.1) รูปแบบทางเลือกที่ 1 เกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

รูปแบบนี้เป็นการออกแบบถนนให้มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ด้านในกว้าง 1.50 เมตร และมีเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง ขนาดกว้าง 9.10 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร ดังแสดงรูปที่ 6-4

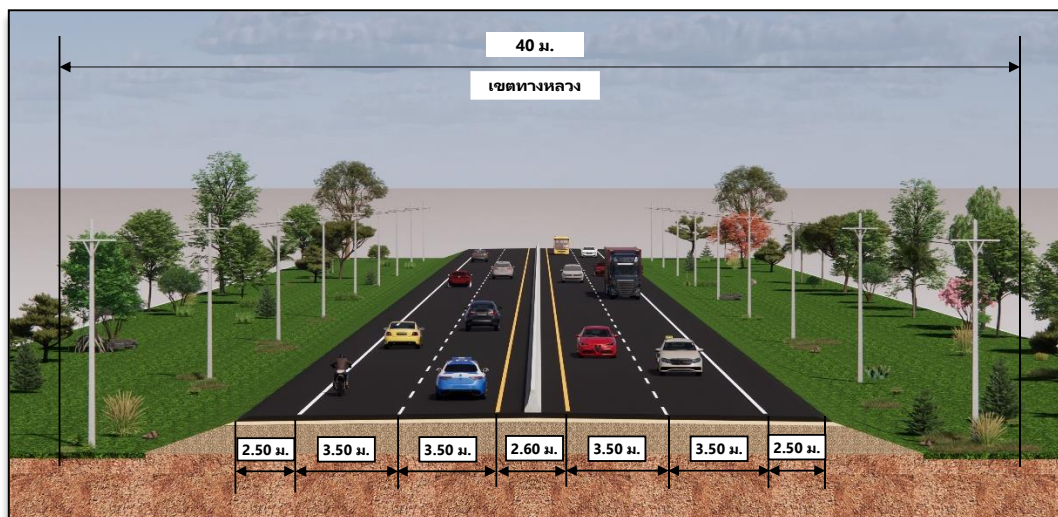


รูปที่ 6-4 รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกดเป็นร่อง (Depressed Median)

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีค่าก่อสร้างปานกลาง - สามารถป้องกันอุบัติเหตุการเสียหลักข้ามเกาะกลางและเกิดการชนประสานงาได้ - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้สะดวก - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างไม่สูงมาก เนื่องจากแนวถนนใหม่บางส่วนก่อสร้างทับซ้อนแนวถนนเดิม ทำให้จัดจราจรได้ง่าย - ผลกระทบต่อการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในเขตทางเดิมน้อย - สามารถการระบายน้ำช่วงทางโค้งได้	- ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต - รูปแบบนี้ทำให้ต้องสูญเสียต้นไม้ด้านข้างถนนมาก - ป้องกันการละเมิดใช้เกาะกลางได้ไม่ดี มีโอกาสที่รถขับขี่ข้ามฝั่งและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ - สามารถใช้เกาะกลางเป็นที่พักรอของคนเดินข้ามถนนได้ แต่มีความสะดวกและความปลอดภัยน้อยกว่าเกาะกลางแบบยก - มีการรื้อผิวจราจรเดิมมากที่สุดในพื้นที่ - มีพื้นที่ที่เกาะกลางกว้างมากทำให้การบำรุงรักษามากที่สุด - การระบายน้ำข้างทางจัดการได้ยาก

(1.2) รูปแบบทางเลือกที่ 2 เกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

รูปแบบนี้เป็นการออกแบบถนนให้มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ด้านในกว้าง 1.0 เมตร และเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีตขนาดกว้าง 0.60 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร ดังแสดงรูปที่ 6-5

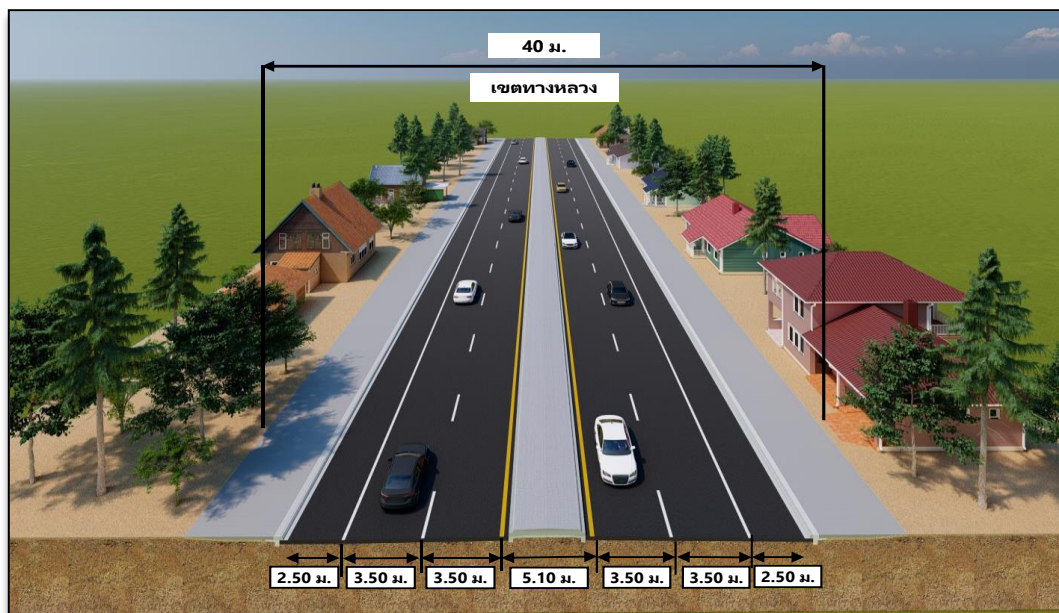


รูปที่ 6-5 รูปตัดถนนเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต (Barrier Median)

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีค่าก่อสร้างน้อยที่สุด - ป้องกันการละเมิดใช้เกาะกลางได้ดี - สามารถป้องกันอุบัติเหตุการเสียหลักข้ามเกาะกลางและเกิดการชนประสานงาได้ดี - มีการรื้อผิวจราจรเดิมน้อยที่สุด - ผลกระทบต่อการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในเขตทางเดิมน้อยที่สุด - รูปแบบนี้สูญเสียต้นไม้ด้านข้างถนนน้อยที่สุด - มีพื้นที่เกาะกลางน้อยทำให้มีการบำรุงรักษาค่า	- ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต - มีพื้นที่เกาะกลางน้อยและต้องเจาะช่องกำแพงคอนกรีตสำหรับพักรถของคนเดินข้ามถนนทำให้ความสะดวกและความปลอดภัยน้อยกว่าเกาะกลางแบบยก - การใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถทำได้ไม่สะดวก - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างสูงมาก เนื่องจากแนวถนนใหม่ส่วนใหญ่ก่อสร้างทับซ้อนแนวถนนเดิมทำให้จราจรได้ยาก - การระบายน้ำช่วงทางโค้งทำได้ยาก อาจมีเศษวัสดุอุดตันบริเวณช่องระบายน้ำ - การระบายน้ำข้างทางจัดการได้ยาก

(1.3) รูปแบบทางเลือกที่ 3 เกาะกลางแบบยก(Raised Median) พร้อมทางเท้า

รูปแบบนี้เป็นการออกแบบถนนให้มีขนาด 4 ช่องจราจร โดยมีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร พร้อมทางเท้าและมีเกาะกลางแบบยก ขนาดกว้าง 5.10 เมตร เพื่อแบ่งทิศทางการจราจร ดังแสดงรูปที่ 6-6



รูปที่ 6-6 รูปตัดถนนเกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า

ข้อดี	ข้อเสีย
- มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต - ป้องกันการละเมิดใช้เกาะกลางได้ - สามารถป้องกันอุบัติเหตุการเสียหลักข้ามเกาะกลางและเกิดการชนประสานงาได้ - สามารถใช้เกาะกลางเป็นที่พักรอของคนเดินข้ามถนนได้สะดวกสบายและมีความปลอดภัย - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นช่องรอเลี้ยวสำหรับจุดกลับรถได้สะดวก - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างไม่สูง เนื่องจากแนวถนนใหม่ส่วนน้อยก่อสร้างทับซ้อนแนวถนนเดิม ทำให้จัดจราจรได้ง่าย - การระบายน้ำข้างทางจัดการได้ง่าย เนื่องจากมีระบบทางเท้ารองรับ	- มีค่าก่อสร้างสูงที่สุด - รูปแบบนี้มีการรื้อผิวจราจรเดิมมาก - รูปแบบนี้ทำให้ต้องสูญเสียต้นไม้ด้านข้างถนนมาก - ผลกระทบต่อการรื้อย้ายเสาไฟฟ้าในเขตทางเดิมมาก - การระบายน้ำช่วงทางโค้งทำได้ยาก - มีพื้นที่เกาะกลางกว้างทำให้มีการบำรุงรักษามาก

(2) หลักเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบ

การคัดเลือกรูปแบบของเกาะกลางของโครงการ ประกอบด้วยปัจจัยหลัก 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยการกำหนดค่าน้ำหนักคะแนนในแต่ละปัจจัยของการคัดเลือกรูปแบบเกาะกลาง แบ่งตามความสำคัญของแต่ละปัจจัย โดยกำหนดให้ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร 35 คะแนน ปัจจัยด้านการลงทุน 30 คะแนน และปัจจัยด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม 35 คะแนน ส่วนการให้น้ำหนักความสำคัญในระดับปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยมีดังนี้

ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	ด้านการลงทุน (30 คะแนน)	ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)
- ความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต - ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง - การกลับรถและการเลี้ยว - การละเมิดการใช้เกาะกลาง - การระบายน้ำบนผิวจราจร	- ด้านราคาค่าก่อสร้าง - ด้านการซ่อมบำรุงรักษา	- ความปลอดภัยของคนข้ามถนนและคนเดินเท้า - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง - ผลกระทบต่อทาสีสูญเสียน้ำมัน - สุนทรียภาพ

สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

จากการพิจารณาให้คะแนนรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการในแต่ละปัจจัยย่อยครอบคลุมด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 6-3 พบว่ารูปแบบที่ได้คะแนนสูงสุด คือ รูปแบบทางเลือกที่ 3 เกาะกลางแบบยก (Raised Median) พร้อมทางเท้า โดยรูปแบบนี้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคตมากที่สุด และป้องกันรถขับขึ้นเกาะเพื่อข้ามฝั่งได้ดีกว่าเกาะแบบก่ดร่อง รวมทั้งมีพื้นที่เกาะกลางที่ต้องบำรุงรักษาน้อย และมีผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้างน้อย และการมีทางเท้าจะเพิ่มความปลอดภัยสำหรับการสัญจรของคนเดินเท้าและคนรอข้ามถนน รวมถึงจะช่วยแก้ไขปัญหาระบายน้ำในช่วงชุมชนได้อีกด้วย และคะแนนรองลงมาได้แก่รูปแบบที่ 2 และรูปแบบที่ 1 ตามลำดับ



ตารางที่ 6-3

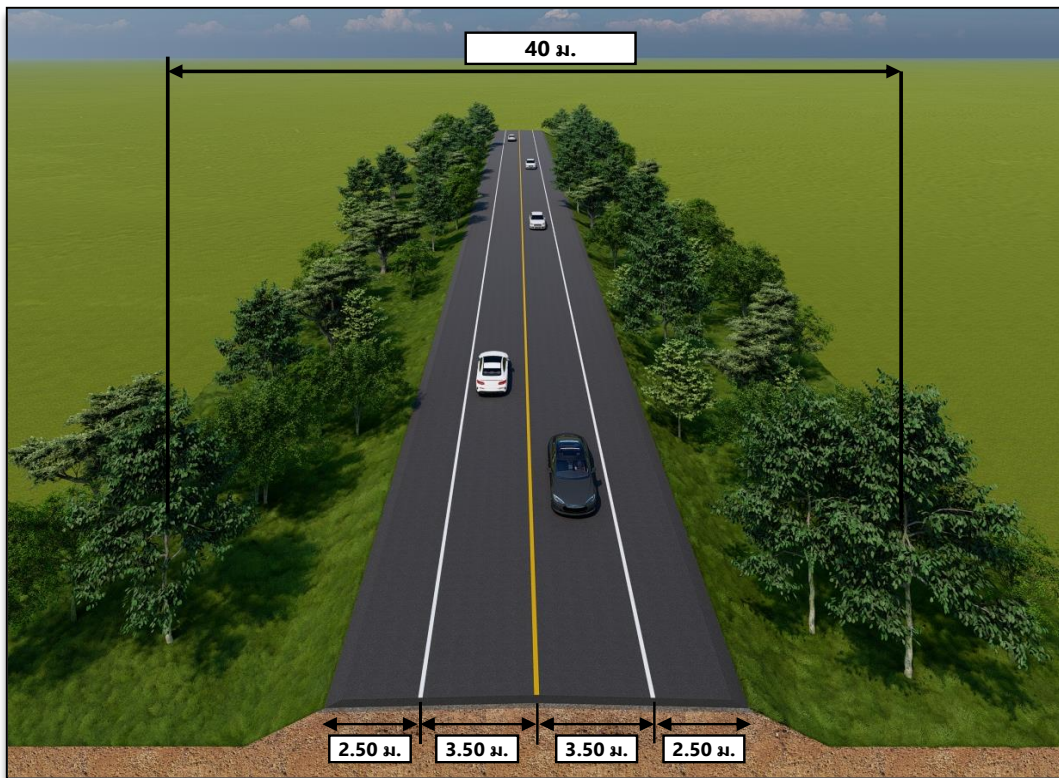
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาถนนโครงการ

หลักเกณฑ์การคัดเลือก	คะแนน เต็ม	รูปแบบ ทางเลือกที่ 1	รูปแบบ ทางเลือกที่ 2	รูปแบบ ทางเลือกที่ 3
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร				
- ความสอดคล้องกับการพัฒนาเต็มรูปแบบในอนาคต	10	5.50	4.20	10.00
- ความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง	10	6.00	8.00	10.00
- การกลับรถและการเลี้ยว	5	5.00	2.00	4.00
- การละเมิดการใช้เกาะกลาง	5	2.00	5.00	3.00
- การระบายน้ำบนผิวจราจร	5	4.00	3.00	2.00
รวมคะแนนด้านวิศวกรรมและจราจร	35	22.50	22.20	29.00
2. ด้านการลงทุน				
- ราคาค่าก่อสร้าง	20	13.60	20.00	11.00
- การซ่อมบำรุงรักษา	10	2.90	10.00	5.10
รวมคะแนนด้านด้านการลงทุน	30	16.50	30.00	16.10
3. ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม				
- ความปลอดภัยของคนเดินเท้าและการข้ามถนน ของคนในชุมชน	15	12.00	9.00	15.00
- ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางระหว่างก่อสร้าง	10	10.00	4.50	8.00
- ผลกระทบต่อการสูญเสียต้นไม้	5	3.45	5.00	3.25
- สุนทรียภาพ	5	5.00	2.00	4.00
รวมคะแนนด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	35	30.45	20.50	30.25
รวมคะแนนทั้ง 3 ด้าน	100	69.45	72.70	75.35
สรุปการจัดลำดับความเหมาะสม		3	2	1

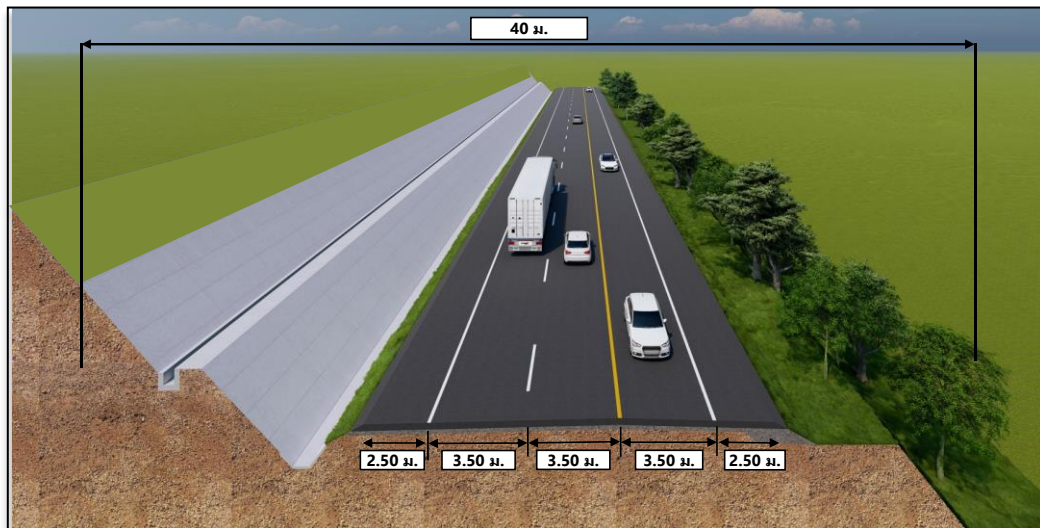
ที่มา : ปรึกษา, 2568

6.3 รูปแบบการพัฒนาโครงการ บริเวณช่วงนอกชุมชน

รูปตัดทั่วไปของถนนโครงการจะออกแบบเป็นถนนระดับพื้น ประกอบด้วย ถนนช่วงนอกชุมชน มีขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง เป็นช่วงที่ผ่านพื้นที่ราบทั่วไป มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.5 เมตร และไหล่ทางด้านนอก 2.5 เมตร ตามมาตรฐานชั้นทาง ขั้นที่ 1 ใช้เขตทางถนนกว้าง 40 เมตร และถนนช่วงที่ผ่านพื้นที่ลาดชันเชิงภูเขา มีขนาด 3 ช่องจราจร โดยมี 2 ช่องจราจรหลัก และมี 1 ช่องจราจรใต้เขาสำหรับรถบรรทุก เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรบนช่องจราจรหลัก มีความกว้างช่องจราจรช่องละ 3.50 เมตรไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ใช้เขตทางถนนกว้าง 40 เมตร ดังแสดงในรูปที่ 6-7 และรูปที่ 6-8



รูปที่ 6-7 รูปตัดถนนทั่วไป 2 ช่องจราจร



รูปที่ 6-8 รูปตัดถนนทั่วไป 3 ช่องจราจร (1 ช่องจราจรใต้เขาสำหรับรถบรรทุก)

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 เหตุผลความจำเป็นของการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือ การดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 กำหนดว่าทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดัง **ตารางที่ 7-1** ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

ผลจากการตรวจสอบเบื้องต้น พบว่า แนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.371+300 ถึง กม.383+500 รวมระยะทางประมาณ 12.20 กิโลเมตร ได้มีการจัดทำรายงาน EIA เสนอ สผ. เนื่องจากตัดผ่านพื้นที่ที่ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 โดยได้รับมติให้ความเห็นชอบรายงานฯ ดังกล่าว ลงมติหนังสือ เลขที่ ทส 1010.4/9839 ลงวันที่ 10 กรกฎาคม พ.ศ.2564

ส่วนแนวเส้นทางโครงการบริเวณ กม.343+554 ถึง กม.371+300 และกม.383+500 ถึง กม.396+784 ที่ยังไม่มีจัดทำรายงาน EIA จากการตรวจสอบระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และหนังสือตอบกลับ จาก สผ. เลขที่ ทส.1008.6/9760 ลงวันที่ 18 เมษายน 2568 พบว่า แนวเส้นทางโครงการบางบริเวณตัดผ่านพื้นที่ ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ดังนั้น จึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

7.2 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ

แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการจะเริ่มจากการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) เพื่อประกอบการคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่จะนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) (ดังรูปที่ 7-1) โดยมีรายละเอียดดังนี้

7.3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

จากการตรวจสอบพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นในระยะ 500 เมตร พบหมู่บ้าน/ชุมชนพื้นที่ อ่อนไหวจำนวน 59 แห่ง ดังตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-1

ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น

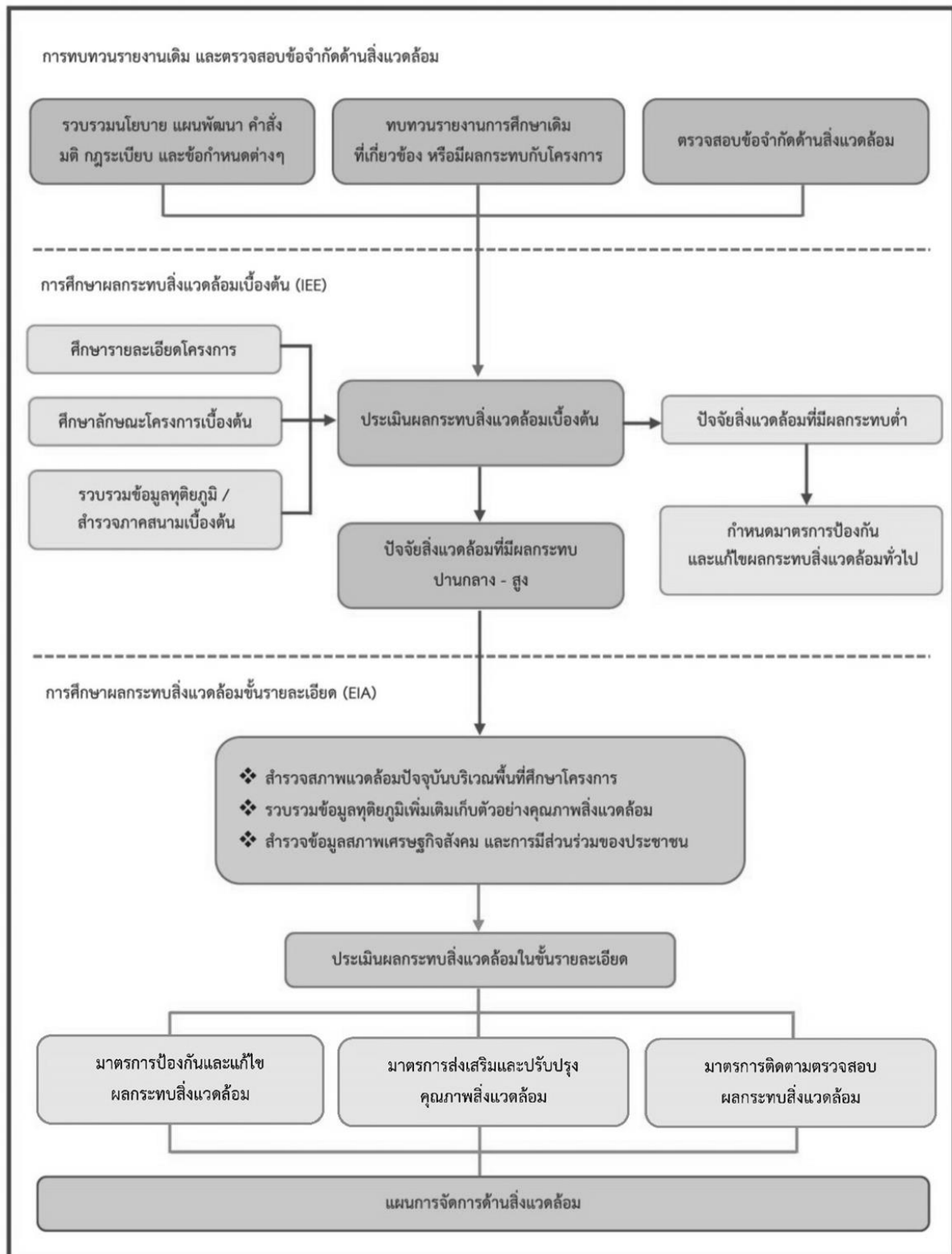
ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้	
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 11 (พิษณุโลก) ดังหนังสือเลขที่ทส 0913.5/5206 ลงวันที่ 30 เมษายน 2568 พบว่า พื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการซ้อนทับกับเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าน้ำปาด



ตารางที่ 7-1
ผลการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาโครงการเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	พื้นที่ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568	ผลการตรวจสอบเบื้องต้น
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจากสำนักบริหารพื้นที่อนุรักษ์ที่ 11 (พิษณุโลก) ดังหนังสือเลขที่ ทส 0913.5/5206 ลงวันที่ 30 เมษายน 2568 พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร ไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ</u>
	20.3 พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และหนังสือตอบกลับจาก สผ. เลขที่ ทส.1008.6/9760 ลงวันที่ 18 เมษายน 2568 พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2</u>
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว</u>
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว</u>
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจากกรมทรัพยากรน้ำ ดังหนังสือเลขที่ ทส 0609/4416 ลงวันที่ 24 กรกฎาคม 2568 พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 2 กิโลเมตร ไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ในพื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ</u> - ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจาก สผ. ดังหนังสือเลขที่ ทส1003.2/9834 ลงวันที่ 22 เมษายน 2568 พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ในใกล้แหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ</u>
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลตอบกลับจากสำนักศิลปากรที่ 6 สุโขทัย ดังหนังสือเลขที่ วธ 0416/752 ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2568 พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการ และพื้นที่ศึกษาข้างละ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านหรืออยู่ในใกล้แหล่งโบราณคดีและโบราณสถาน</u>
33	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	- ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ พบว่า <u>แนวเส้นทางโครงการไม่ได้ตัดผ่านพื้นที่ดังกล่าว</u>

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568



ที่มา : ดัดแปลงจากแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ ของ สม.

รูปที่ 7-1 แนวทางการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(เล่มหน้า ครั้งที่ 2)

งานบริการด้านวิศวกรรม การสร้างและออกแบบรายละเอียด
โครงการทางวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบพื้นฐานปรึกษาทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภู

ตารางที่ 7-2
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
1	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	เด่นเหล็ก	หมู่ที่ 4 บ้านต้นม่วง	ชุมชน		343+800	691979	1976277	307
2	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	วัดสองห้อง	ศาสนสถาน		343+933	691404	1976089	305
3	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	หมู่ที่ 3 บ้านนาแซง	ชุมชน		345+444	691957	1977511	117
4	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	วัดโพธิ์ชัย	ศาสนสถาน		345+558	692086	1977507	199
5	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	หมู่ที่ 5 บ้านนาไร่เดียว	ชุมชน		345+922	692271	1977873	64
6	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	โรงเรียนบ้านนาแซง	สถานศึกษา		346+293	692512	1978198	127
7	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	วัดบ้านเดิน	ศาสนสถาน		347+011	693188	1978776	437
8	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	หมู่ที่ 2 บ้านเดิน	ชุมชน		347+028	692957	1978844	197
9	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองห้อง	โรงเรียนบ้านเดิน	สถานศึกษา		347+103	693148	1978902	379
10	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	วัดน้อย	ศาสนสถาน		348+318	693304	1980086	266
11	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 1 บ้านเสี้ยว	ชุมชน		348+725	693240	1980474	106
12	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	วัดมหาธาตุ	ศาสนสถาน		348+781	693283	1980525	129
13	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	โรงเรียนชุมชนวัดมหาธาตุ	สถานศึกษา	348+825		693114	1980621	60
14	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 3 บ้านหัวทุ่ง	ชุมชน		350+364	694031	1981695	434
15	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 4 บ้านวังอ้อ	ชุมชน		351+413	694558	1982619	165
16	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	วัดวังอ้อ	ศาสนสถาน		351+415	694580	1982597	196
17	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	โรงเรียนบ้านห้วยลึก	สถานศึกษา	352+262		695624	1984159	127
18	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 5 บ้านห้วยลึก	ชุมชน		352+286	695824	1983949	162
19	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	วัดบ้านห้วยลึก	ศาสนสถาน	353+181		695607	1984049	53
20	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	บ้านเสี้ยว	หมู่ที่ 6 บ้านใหม่พัฒนา	ชุมชน		354+496	696558	1984961	128
21	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองคอน	หมู่ที่ 6 บ้านใหม่จำปี	ชุมชน	354+901		696294	1985391	299
22	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองคอน	หมู่ที่ 1 บ้านวังกอง	ชุมชน		355+700	697210	1986020	177
23	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองคอน	วัดวังกอง	ศาสนสถาน		356+052	697282	1986360	119
24	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองคอน	โรงเรียนวัดวังกอก	สถานศึกษา		356+621	697520	1986878	149
25	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	สองคอน	หมู่ที่ 7 บ้านห้วยไขเขียว	ชุมชน		357+260	697683	1987507	97



ตารางที่ 7-2
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
26	อุดรดิตถ์	พากทา	สองคอน	วัดสว่างหนองบัว	ศาสนสถาน		357+500	697677	1987811	99
27	อุดรดิตถ์	พากทา	สองคอน	โรงเรียนบ้านไร่นาคก	สถานศึกษา	358+934		696285	1988681	333
28	อุดรดิตถ์	พากทา	สองคอน	หมู่ที่ 9 บ้านเฉลิมราชย์	ชุมชน	358+954		696338	1988732	267
29	อุดรดิตถ์	พากทา	สองคอน	หมู่ที่ 2 บ้านโพธิ์	ชุมชน	359+401		697176	1989274	277
30	อุดรดิตถ์	พากทา	สองคอน	หมู่ที่ 4 บ้านห้วยสูง	ชุมชน	360+702		696829	1990408	306
31	อุดรดิตถ์	พากทา	สองคอน	หมู่ที่ 3 บ้านสองคอน	ชุมชน	361+206		97673	1990764	305
32	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	หมู่ที่ 6 บ้านโพธิ์ธาตุ	ชุมชน	362+109		698290	1990974	138
33	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	วัดโพธิ์เตี้ย	ศาสนสถาน		362+169	698512	1990744	51
34	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	ชุมชนบ้านบึง	ชุมชน		362+201	698924	1990718	105
35	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	หมู่ที่ 9 บ้านวังขวัญ	ชุมชน	362+203		698541	1990856	112
36	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	โรงเรียนวัดวังขวัญ	สถานศึกษา		362+336	698678	1990625	133
37	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	ชุมชนบ้านวังขวัญ	ชุมชน		362+403	698875	1990647	110
38	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	วัดวังขวัญ	ศาสนสถาน		362+545	698899	1990766	33
39	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	หมู่ที่ 1 บ้านพากทา	ชุมชน	362+801		699191	1990960	135
40	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	โรงเรียนวัดโพธิ์ชัย	สถานศึกษา		363+166	699350	1991321	177
42	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	วัดโพธิ์ชัย	ศาสนสถาน		363+219	699480	1991395	318
41	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	โรงพยาบาลพากทา	สถานพยาบาล		363+354	699380	1991517	238
43	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	หมู่ที่ 11 บ้านนาข้างโพน	ชุมชน	364+601		700137	1993413	135
44	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	หมู่ที่ 2 บ้านนาหน้า	ชุมชน		366+021	700376	1993812	145
45	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	วัดนาหน้า	ศาสนสถาน		366+051	700631	1993658	157
46	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	โรงเรียนบ้านนาหน้า	สถานศึกษา		366+189	700676	1993816	97
47	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	วัดกกต้อง	ศาสนสถาน	368+167		700612	1995577	351
48	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	หมู่ที่ 3 บ้านกกต้อง	ชุมชน		368+402	701183	1995809	153
49	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	โรงเรียนบ้านนาไพร	สถานศึกษา		369+110	701760	1996042	232
50	อุดรดิตถ์	พากทา	พากทา	หมู่ที่ 4 บ้านนาไพร	ชุมชน		369+201	701842	1996208	142



ตารางที่ 7-2
พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	พื้นที่อ่อนไหว	ประเภท	กม.		พิกัด (47P)		ระยะห่าง (เมตร)
						ซ้ายทาง	ขวาทาง	E	N	
51	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 10 บ้านดงต้นผึ้ง	ชุมชน		369+801	702193	1996520	113
52	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	วัดนาไพร	ศาสนสถาน		369+500	702051	1996368	70
53	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 7 บ้านฟากนา	ชุมชน		375+200	701714	1995380	218
54	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 8 บ้านห้วยบ่อตูม	ชุมชน	375+503		706722	1998948	103
55	อุดรดิตถ์	ฟากท่า	ฟากท่า	หมู่ที่ 5 บ้านห้วยกานเหลือง	ชุมชน	378+031		709716	2002643	108
56	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 1 บ้านห้วยน้อยกา	ชุมชน	386+222		715610	2003433	105
57	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	โรงเรียนตชด. ศึกษาสงเคราะห์	สถานศึกษา	386+360		715876	2003467	248
58	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 6 บ้านซำผากาม	ชุมชน		388+497	717708	2002730	46
59	อุดรดิตถ์	บ้านโคก	ม่วงเจ็ดต้น	หมู่ที่ 4 บ้านห้วยยศ	ชุมชน		393+577	721743	2003201	150

หมายเหตุ : ข้อมูลจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์และการสำรวจภาคสนามเบื้องต้น

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมที่ผ่านมา

ในช่วงที่ผ่านมา ที่ปรึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพแวดล้อมปัจจุบัน และสำรวจภาคสนามเบื้องต้น เพื่อนำมาประกอบการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) ร่วมกับรายละเอียดโครงการเบื้องต้นด้านวิศวกรรม โดยมีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่ศึกษาครอบคลุม 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวม 29 ปัจจัยตามแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of A Road Scheme) กลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 9: พฤศจิกายน 2567)

ผลการศึกษาเบื้องต้น พบว่า มีปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการ อย่างมีนัยสำคัญ (ผลกระทบปานกลางถึงสูง) จำนวน 25 ปัจจัย ได้แก่ 1) ภูมิฐาน 2) ทรัพยากรดิน 3) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 4) น้ำผิวดิน 5) อากาศและบรรยากาศ 6) เสียง 7) ความสั่นสะเทือน 8) นิเวศวิทยาทางบก 9) นิเวศวิทยาทางน้ำ 10) การคมนาคมขนส่ง 11) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 12) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 13) การเกษตรกรรม 14) การใช้ที่ดิน 15) เศรษฐกิจ-สังคม 16) การโยกย้ายและการเวนคืน 17) การสาธารณสุข 18) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 19) การแบ่งแยก 20) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 21) ความปลอดภัยในสังคม 22) สุขภาพ 23) ผู้ใช้ทาง 24) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม และ 25) สุนทรียภาพและทัศนียภาพ (ดังแสดงในตารางที่ 7-3)



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(เล่มที่ 2)

งานบริการด้านวิชาการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการทางวิศวกรรมที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ด.น้ำปาด - บ.ภู

ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปศึกษาต่อในขั้น EIA	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
1. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ				
1.1 ภูมิทัศน์ฐาน	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศ	ปานกลาง	✓	-
1.2 ทรัพยากรดิน	- การสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดิน	ปานกลาง	✓	-
	- การปนเปื้อนในดิน	ต่ำ		
	- การชะล้างพังทลายของดิน	ปานกลาง		
	- การเปลี่ยนแปลงเสถียรภาพดินและการทรุดตัวของดิน	ไม่มีผลกระทบ		
1.3 ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	- โครงสร้าง ลักษณะทางธรณีวิทยา	ไม่มีผลกระทบ	✓	-
	- ธรณีพิบัติภัย เช่น การเกิดแผ่นดินไหว ดินถล่ม หลุมยุบ เป็นต้น	สูง		
1.4 น้ำผิวดิน	- อุทกวิทยาน้ำผิวดิน	ปานกลาง	✓	-
	- คุณภาพน้ำผิวดิน	ปานกลาง		
1.5 น้ำใต้ดิน	- อุทกวิทยาน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ	-	-
	- คุณภาพน้ำใต้ดิน	ไม่มีผลกระทบ		
1.6 น้ำทะเล	- ลักษณะทางสมุทรศาสตร์	ไม่มีผลกระทบ	-	-
	- คุณภาพน้ำทะเล	ไม่มีผลกระทบ		
1.7 อากาศและบรรยากาศ	- การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและมลสาร	ปานกลาง	✓	-
	- การเพิ่มขึ้นของมลพิษ เช่น CO และ NO ₂ เป็นต้น	ปานกลาง		
1.8 เสียง	- เสียงรบกวนจากกิจกรรมของโครงการ	ปานกลาง	✓	-
1.9 ความสั่นสะเทือน	- ความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมของโครงการ	ปานกลาง	✓	-



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปศึกษาต่อในขั้น EIA	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
2. สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ				
2.1 นิเวศวิทยาทางบก	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางบก	ปานกลาง	√	-
	- พืชในระบบนิเวศ และการประเมินมวลชีวภาพของไม้ รวมทั้งประเมินค่าความสูญเสียการกักเก็บคาร์บอนในพืช (ถ้ามี)	ปานกลาง		
	- สัตว์ในระบบนิเวศ	ปานกลาง		
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ	- การเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศวิทยาทางน้ำ	ปานกลาง	√	-
	- พืชในระบบนิเวศ	ปานกลาง		
	- สัตว์ในระบบนิเวศ	ปานกลาง		
3. คุณค่าต่อการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
3.1 น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	- คุณภาพน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	ต่ำ	-	√
	- ปริมาณและความเพียงพอของน้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค	ต่ำ		
3.2 การคมนาคมขนส่ง	- การกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคม	ปานกลาง	√	-
	- ระดับการให้บริการ	ปานกลาง		
	- การชำรุดเสียหายของเส้นทางโครงการและเส้นทางขนส่งวัสดุ	ปานกลาง		
3.3 สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ปานกลาง	√	-
3.4 การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ	- การกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำ	ปานกลาง	√	-
3.5 การเกษตรกรรม	- การสูญเสียพื้นที่เกษตรกรรม/ผลผลิตทางการเกษตร	สูง	√	-
3.6 นันทนาการ	- การใช้ประโยชน์พื้นที่นันทนาการ/แหล่งท่องเที่ยว	ต่ำ	-	√
3.7 การใช้ที่ดิน	- การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากสภาพปัจจุบัน	สูง	√	-



ตารางที่ 7-3

สรุปปัจจัยตามขนาดของผลกระทบจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (ต่อ)

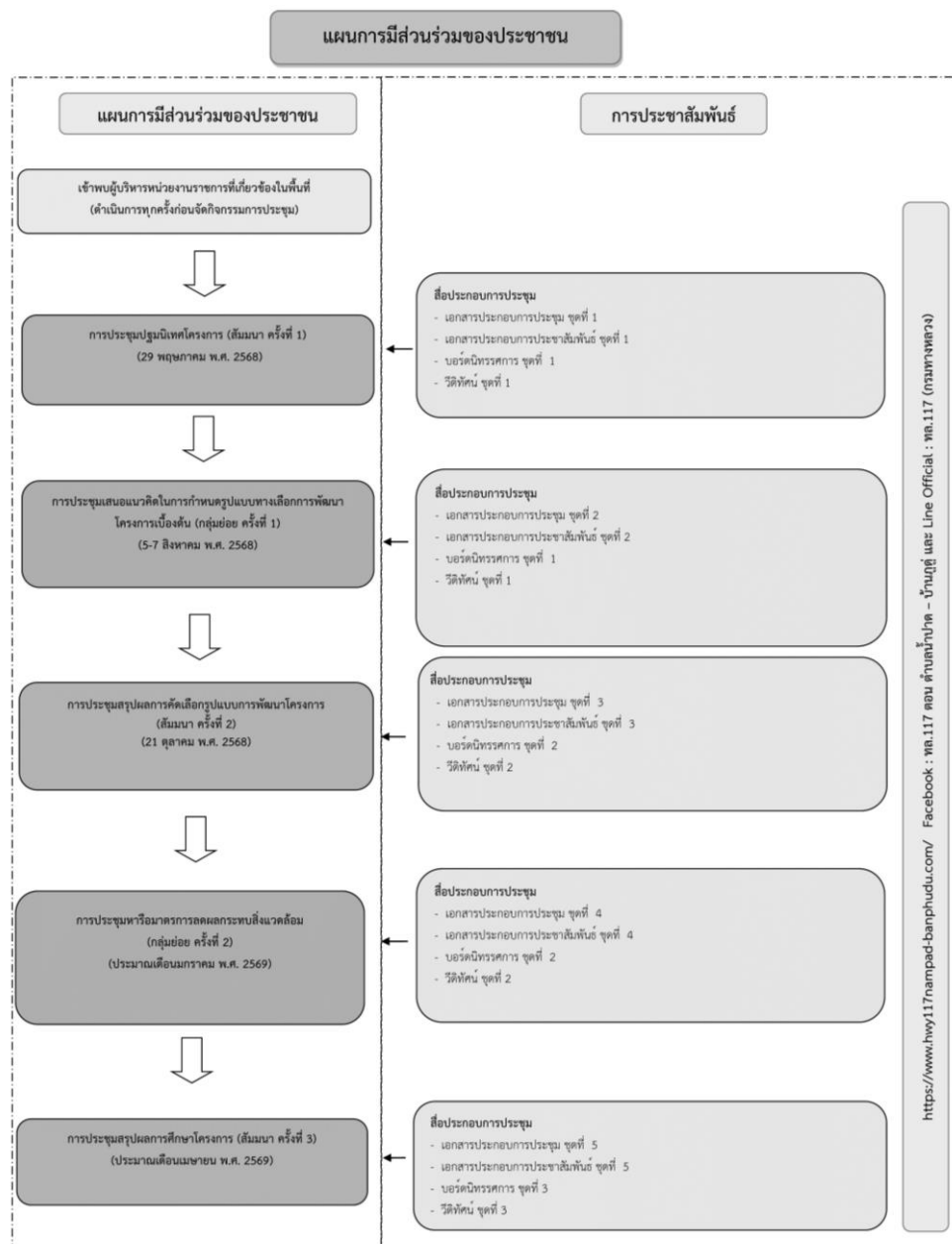
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ประเด็นประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น	ระดับของผลกระทบเบื้องต้น	ปัจจัยที่นำไปศึกษาต่อในขั้น EIA	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั่วไป
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต				
4.1 เศรษฐกิจ-สังคม	- ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม	ปานกลาง	✓	-
	- เศรษฐกิจของชุมชนและการประกอบอาชีพ	ปานกลาง		
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน	- การโยกย้ายถิ่นฐาน	สูง	✓	-
	- การสูญเสียที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	สูง		
4.3 การสาธารณสุข	- การบริการสาธารณสุข เช่น สถานที่ตั้ง จำนวน ความสามารถในการรองรับผู้ป่วย เป็นต้น	ปานกลาง	✓	-
	- สุขภาพอนามัยของคนในชุมชน	ปานกลาง		
4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- โรคและอุบัติเหตุจากการทำงาน	ปานกลาง	✓	-
4.5 การแบ่งแยก	- ความสะดวกในการเดินทางติดต่อระหว่างคนในชุมชน	สูง	✓	-
	- การเข้าถึงพื้นที่ที่ต้องการ เช่น พื้นที่ชุมชน พื้นที่เกษตรกรรม สถานศึกษา เป็นต้น	สูง		
4.6 อุบัติเหตุและความปลอดภัย	- ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ/จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ปานกลาง	✓	-
4.7 ความปลอดภัยในสังคม	- การเกิดอาชญากรรม /ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน	ปานกลาง	✓	-
4.8 สุขภาพ	- การจัดการขยะมูลฝอย ของเสีย และน้ำเสีย	ปานกลาง	✓	-
4.9 ผู้ใช้ทาง	- ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ปานกลาง	✓	-
4.10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	- ความเสียหายต่อโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และมรดกทางวัฒนธรรม	ปานกลาง	✓	-
4.11 สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ	- ความงดงามของทิวทัศน์ทางธรรมชาติ	ปานกลาง	✓	-
	- การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพ/การบดบังทัศนียภาพ	ปานกลาง		
รวม			25	2

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

8. การมีส่วนร่วมของประชาชน

8.1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

การศึกษาโครงการมีการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ระยะเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดการศึกษาโครงการ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายครอบคลุมผู้มีส่วนได้เสีย 7 กลุ่ม ตามประกาศสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง แนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2566 โดยมีแผนการดำเนินงานดังรูปที่ 8-1



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-1 แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์

8.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและการประชาสัมพันธ์โครงการที่ผ่านมา

8.2.1 การเตรียมความพร้อมก่อนการจัดประชุม

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการประสานงานเพื่อเข้าพบหารือกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ 12-13 พฤษภาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) และวันที่ 16 กรกฎาคม 2568 เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการจัดการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ดังรูปที่ 8-2



องค์การบริหารส่วนตำบลเด่นหลัก



องค์การบริหารส่วนตำบลสองห้อง



องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเสี้ยว



องค์การบริหาร
ส่วนตำบลสองคอน



เทศบาลตำบลปากท่า



องค์การบริหาร
ส่วนตำบลปากท่า



องค์การบริหาร
ส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานในพื้นที่ศึกษาโครงการ

8.2.2 สรุปผลการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย4 ครั้งที่ 1)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ระหว่างวันที่ 5-7 กรกฎาคม พ.ศ. 2568 โดยแบ่งออกเป็นรายตำบล จำนวน 6 กลุ่ม ภาพบรรยากาศการประชุมแสดงในรูปที่ 8-4 และสรุปประเด็นความคิดเห็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ 8-2



นายวิชพงษ์ เอ็บมูล
รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น
ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 1 ตำบลม่วงเจ็ดต้น



นายดุสิต กันยา
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปากท่า
ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 2 ตำบลปากท่า



ร้อยตำรวจเอกสมเดช รัตนอาจ
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสองคอน
ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 3 ตำบลสองคอน

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



นางจันทนา โพธิ์จาง
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเสี้ยว
ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 4 ตำบลบ้านเสี้ยว



นายภูวดล สิริรังคมานนท์
นายกองค์การบริหารส่วนตำบลสองห้อง
ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 5 ตำบลสองห้อง



นายวิวัฒน์ ปังคำ
รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเด่นเหล็ก
ประธานการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มที่ 6 ตำบลเด่นเหล็ก

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) (ต่อ)



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 1 ตำบลม่วงเจ็ดต้น วันอังคาร ที่ 5 สิงหาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
สอบถามถึงแนวเส้นทางของโครงการว่ามีขอบเขตจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดที่บริเวณใด โดยมีข้อสงสัยว่าพื้นที่ศึกษาจะครอบคลุมถึงด้านภูดูหรือไม่ ซึ่งทางบริษัทที่ปรึกษาได้นำเสนอว่าเส้นทางมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดจาก ต.น้ำปาด-บ.ภูดู	โครงการนี้เป็นการศึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำปาด - บ.ภูดู โดยแนวเส้นทางโครงการมีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ ต.สองห้อง อ.ฟากท่า บนทางหลวงหมายเลข 117 ประมาณ กม.343+554 บริเวณห้วยนาคว้อ และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ประมาณ กม.396+784 บริเวณทางแยกบ้านม่วงเจ็ดต้นที่ไปบ้านวังสัมพันธ์ โดยสามารถเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 1268 และมุ่งหน้าไปด้านพรมแดนภูดูมีระยะทางรวมโดยประมาณ 53.23 กิโลเมตร
จุดสิ้นสุดโครงการอยู่บริเวณทางแยกไหน เพราะว่าทางแยกม่วงเจ็ดต้นมีอยู่สองทางแยก คือ แยกวังสัมพันธ์ และแยกเข้าด้านภูดู เนื่องจากว่าชื่อโครงการฯ คือ ช่วง ต.น้ำปาด ไปถึง บ.ภูดู หากใช้ชื่อโครงการไปถึงบ้านภูดู ประชาชนในพื้นที่จะเข้าใจว่าไปถึงด้านภูดู ซึ่งจะทำให้เกิดการเข้าใจผิด	ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ ให้มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบระบายน้ำทำการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาขนาดของระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
การออกแบบระบบระบายน้ำ ขอให้ออกแบบท่อระบายน้ำจากท่อกลมเป็นท่อ Box Culvert ที่มีขนาดใหญ่ขึ้น เนื่องจากมีน้ำป่าไหลหลากและมีความรุนแรง อีกทั้งมีเศษไม้ กิ่งไม้ และท่อนซุงทำให้สะพานถูกตัดขาดจากท่อนซุงขนาดใหญ่ขาดมาแล้ว 2-3 ครั้ง ควรออกแบบสะพานข้ามทางน้ำให้มีความกว้างเพียงพอ เพื่อลดปัญหาดังกล่าว	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ ซึ่งมีแนวเส้นทางเลือก 3 เส้นทาง โดยทางเลือกที่ 1 เป็นแนวถนนเดิมปัจจุบันที่เราใช้อยู่พบว่าปัจจุบันมีปัญหาเรื่องน้ำท่วม ซึ่งในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาน้ำท่วมถนนได้รับความเสียหายค่อนข้างมาก ประชาชนในพื้นที่ก็ได้รับความเสียหายมากเช่นกัน จึงเห็นด้วยการตัดแนวเส้นทางใหม่ซึ่งเห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 2 เพราะสามารถหลีกเลี่ยงกระแสน้ำป่าที่จะมากระทบบริเวณบ้านกกตอง ซึ่งถนน ทล.117 มุ่งหน้าไปด้านภูดูนี้ เป็นถนนเส้นเดียวที่ใช้ในการเดินทาง ถ้าหากเกิดปัญหาน้ำท่วมในอนาคตก็นในพื้นที่จะได้รับผลกระทบ ไม่สามารถเดินทางได้ นอกจากต้องซ่อมถนนให้เสร็จแล้วจึงกลับมาใช้งานใหม่ ดังนั้น หากเป็นทางเลือกที่ 2 จึงคิดว่าน่าจะเหมาะสมและปลอดภัยที่สุด สำหรับแนวทางเลือกที่ 3 แนวเส้นทางจะไถ่พื้นที่ชุ่มชื้น และผ่านพื้นที่ของกองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 314 และผ่านพื้นที่การเกษตร ซึ่งเป็นพื้นที่ทำกินของประชาชนที่ยังทำการเกษตรอยู่ จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อประชาชนมากกว่าแนวทางเลือกที่ 2 ดังนั้น จึงขอเสนอให้เลือกทางเลือกที่ 2 ในการปรับปรุงถนนช่วงนี้	
การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 3 เนื่องจากมีระยะทางสั้นที่สุดและมีผลกระทบน้อย โดยสามารถใช้เส้นทางหลักได้เร็วกว่าการเข้าไปภายในหมู่บ้านแล้วออกไปยังเส้นทางอื่น ๆ	



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	
หากมีการเวนคืนที่ดินในพื้นที่อำเภอบ้านโคก ขอให้โครงการมีการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะเกษตรกร เนื่องจากชาวเกษตรกรส่วนใหญ่จะไม่มีเอกสารสิทธิ์ มีเพียงการแจ้งขึ้นทะเบียนเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ โดยกรรมสิทธิ์ในที่ดินยังคงเป็นของหน่วยงานนั้น ๆ ซึ่งเกษตรกรจำนวนมากมีความกังวลเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินและผลกระทบต่อการใช้ประกอบอาชีพเกษตรกร ขอให้ผู้นำและผู้เกี่ยวข้องช่วยประชาสัมพันธ์ให้ชาวเกษตรกรในพื้นที่รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องและทั่วถึง เพื่อคลายความกังวลดังกล่าว	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของโครงการช่วงที่ 1 บริเวณ กม.364+700 - กม.370+525 รวมถึงการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568 พร้อมจะดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเชิญผู้ได้รับผลกระทบเข้าร่วมการประชุมตลอดการศึกษาของโครงการ
กลุ่มที่ 2 ตำบลพากท่า วันอังคาร ที่ 5 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการ แนวทางเลือกที่ 1 จะส่งผลกระทบต่อชุมชนสองข้างทาง การขยายเขตทางออกข้างละ 10 เมตร จะทำให้บ้านหลายหลังไม่สามารถถอยร่นได้อีก ปัจจุบันก็ประสบปัญหาน้ำป่าอยู่แล้ว โดยเฉพาะโรงเรียนและวัดจะได้รับผลกระทบ และแนวทางเลือกที่ 3 ส่วนใหญ่จะผ่านพื้นที่ปลูกข้าวของประชาชน หากสร้างถนนจะทำให้หลายครัวเรือนไม่มีที่ทำกิน ดังนั้น จึงเห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 2	ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 2 หากมีเวนคืนที่ดินยังมีมูลค่าไม่สูงมากนัก จึงสามารถเวนคืนตามกฎหมายได้ และเป็นแนวทางเลือกที่ดีกว่า เนื่องจากกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่น้อยกว่าแนวทางเลือกอื่น ๆ และแนวทางเลือกที่ 2 เป็นเส้นทางผ่านพื้นที่นิคมสหกรณ์ ไม่มีบ้านเรือนหนาแน่น ไม่มีพื้นที่นาทำกิน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวน	
ไม่เห็นด้วยกับทางเลือกที่ 1 หากใช้แนวเส้นทางเดิมและมีการเวนคืน จะทำให้วิถีชีวิตบางส่วนหายไป ความสัมพันธ์ชุมชนลดลง และไม่มีที่ดินสำรองให้ผู้ได้รับผลกระทบ	
ไม่เห็นด้วยกับทางเลือกที่ 3 เนื่องจากเป็นพื้นที่แปลงปลูกข้าวขนาดเล็ก ซึ่งถ้าถูกเวนคืนทั้งแปลงจะกระทบต่อเกษตรกร ทำให้ไม่เหลือพื้นที่ในการปลูกข้าว	
เห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 1 ที่จะต้องเวนคืนสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมเพื่อขยายเขตทาง เนื่องจากต้องการย้ายบ้านออกจากบริเวณดังกล่าวซึ่งมีปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่	



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
• แนวทางเลือกที่ 1 และแนวทางเลือกที่ 3 จะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตชุมชน การประกอบอาชีพ ความเป็นอยู่ การแบ่งแยกของชุมชน ผลกระทบจากฝุ่นละออง	•
• การคัดเลือกแนวเส้นทางของโครงการในช่วงที่ผ่านชุมชนช่วงนี้ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมในอนาคต สำหรับแนวทางเลือกที่ 1 จะส่งผลกระทบต่อชุมชนและมีการเวนคืนสูง ส่วนแนวทางเลือกที่ 2 ไม่ผ่านใจกลางชุมชน มีผลกระทบจึงน้อยกว่า และใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อย ในขณะที่แนวทางเลือกที่ 3 จะส่งผลกระทบในพื้นที่ทำกินเป็นวงกว้าง และนำใช้ระยะเวลาก่อสร้างนานและต้องใช้งบประมาณก่อสร้างสูง ด้วยเหตุนี้ จึงเห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 2	• ที่ปรึกษาได้รับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
• มีความกังวลเรื่องผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว เช่น สถานศึกษาที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการ โดยเฉพาะในช่วงก่อสร้างถนนและหลังก่อสร้างถนนเสร็จ กังวลเรื่องความปลอดภัยของนักเรียนและผู้ปกครองที่มาโรงเรียนบ้านนาไพร ซึ่งมีรถบรรทุกวิ่งเพื่อขนส่งสินค้าทางการเกษตรและส่งออก จึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ด้วยเหตุนี้ จึงเห็นด้วยกับแนวทางเลือกที่ 2	
• แนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางเลือกที่ 3 จะออกแบบเป็นสะพานยกระดับ หรือเป็นทางระดับพื้นปกติ รูปแบบการก่อสร้างจะเป็นลักษณะใด	• การออกแบบถนนส่วนใหญ่ทั้งแนวทางเลือกที่ 2 และ 3 จะเป็นถนนระดับพื้น จะมีการออกแบบสะพานข้ามลำน้ำบางช่วงแต่บริเวณจุดตัดของแนวทางเลือกที่ 2 กับถนน ทล.117 จะต้องออกแบบเป็นสะพานยกระดับในแนวทางเลือกที่ 2 เพื่อข้ามถนน ทล.117 เพื่อความสะดวกและความปลอดภัย อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบแนวทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจรด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
• หากเลือกแนวทางเลือกที่ 2 เป็นเส้นทางที่เหมาะสมแล้ว ในส่วนของแนวทางเลือกที่ 1 ที่เป็นถนนเดิม ซึ่งมักประสบปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้ง ทางกรมทางหลวงมีแนวทางแก้ไขและปรับปรุงการระบายน้ำอย่างไร เพื่อให้ระบายน้ำได้ดีและรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาน้ำท่วมในพื้นที่ดังกล่าว	
• พื้นที่โครงการมีปัญหาเรื่องน้ำท่วมบ่อยครั้ง ทั้งจากน้ำป่าไหลหลาก น้ำฝน โครงการมีแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านนี้อย่างไร	• ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ ให้มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบระบายน้ำทำการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาขนาดของระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 3 ตำบลสองคอน วันพุธ ที่ 6 สิงหาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
ขอให้ออกแบบระบบรางระบายน้ำให้เป็นลักษณะรูปตัวยู แทนการออกแบบเป็นรูปตัววี เนื่องจากลักษณะรูปตัววีดังกล่าวเป็นรางระบายน้ำเปิดกว้าง และตำแหน่งของรางระบายน้ำจะอยู่ต่ำกว่าระดับถนน ซึ่งทำให้เกิดปัญหาหินสไลด์ลงไปในรางระบายน้ำ ส่งผลให้เกิดตะกอนสะสม อีกทั้งยังเป็นจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เนื่องจากระดับของรางระบายน้ำต่างจากผิวถนนมาก ซึ่งมีโครงการที่ก่อสร้างไปแล้ว บริเวณเนินสองคอน และโครงการที่กำลังก่อสร้าง บริเวณชุมชนห้วยลึกในขณะนี้ จะเห็นได้ว่าระดับรางระบายน้ำต่ำกว่าผิวถนนมากพอสมควร	ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ ให้มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบระบายน้ำทำการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาขนาดของระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัดถนน เห็นด้วยกับรูปแบบทางเลือกที่ 2 รูปแบบเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต และมีขนาด 4 ช่องจราจร ด้วยเหตุผลในด้านการประหยัดงบประมาณการก่อสร้าง รวมถึงด้านความปลอดภัยที่สามารถออกแบบเพิ่มเติมได้ในอนาคต	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
บริเวณโรงเรียนอนุบาลปากท่า และตั้งแต่บริเวณสะพานห้วยสูงไปจนถึงสะพานปากท่า มีไฟฟ้าแสงสว่างที่ไม่เพียงพอ และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ดังนั้น เสนอให้มีไฟฟ้าแสงสว่างบริเวณดังกล่าว เนื่องจากมีผู้ใช้เส้นทางสัญจรในพื้นที่จำนวนมาก	ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยจะพิจารณาดำเนินการติดตั้งเสาไฟฟ้าและออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวงต่อไป
ขอให้พิจารณาติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและศาลาพักผ่อน บริเวณทางเข้าออกหมู่บ้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นจุดสำคัญของหมู่บ้านและของชุมชน เพื่อความสะดวกและปลอดภัย	
ในพื้นที่มีสถานีสูบน้ำอยู่ 2 แห่ง ซึ่งมีท่อลอดผ่านถนน จะอยู่บริเวณตรงห้วยไซเขียดและเนินนาอ่าง ขอให้ที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจ และแจ้งพื้นที่ให้รับทราบหากมีผลกระทบต่อระบบสูบน้ำดังกล่าว	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
พื้นที่ของวิทยาลัยการอาชีพรัตนประสิทธิ์วิทย์ ซึ่งตั้งอยู่ติดกับทล. 117 บริเวณหมู่ที่ 9 บ้านเฉลิมราษฎร์ บริเวณดังกล่าวนี้เป็นทางโค้งและทางเนินลาดชัน ทำให้รถที่ขึ้นเนินและลงจากเนินใช้ความเร็วที่สูง ทำให้บริเวณนี้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และอีกทั้งยังเป็นทางเข้าออกของทั้งนักเรียน บุคลากร และประชาชน	



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
หมู่ที่ 9 จึงขอให้ทางโครงการฯช่วยพิจารณาออกแบบให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย เช่น การจัดทำจุดกัลัรทางข้าม สะพานลอย หรือจุดพักคอย	
ขอให้มีการออกแบบให้รองรับกลุ่มผู้เปราะบาง เช่น เด็ก และผู้สูงอายุ เนื่องจากการขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ส่งผลต่อวิถีชีวิตทำให้การข้ามถนนหรือการสัญจรด้วยรถจักรยานยนต์ ที่ยังไม่คุ้นเคยกับถนนใหม่ อาจมีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นหลังจากที่มีการพัฒนาถนนแล้ว ควรมีการจัดกิจกรรมให้ข้อมูลและความรู้แก่ผู้สูงอายุเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ทั้งในเรื่องการสัญจร การข้ามถนน	
ขอเสนอให้พิจารณาสะพานลอย ศาลาพักคอย จุดกัลัร และสัญญาณไฟจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับนักเรียนและประชาชนในพื้นที่ บริเวณวิทยาลัยการอาชีพรัตนประสิทธิ์วิทย เนื่องจากมีนักเรียนจำนวนมาก และต้องข้ามถนนเป็นประจำ	
ขอให้ออกแบบศาลาพักคอย ให้ครอบคลุมทุกหมู่บ้านเพื่อให้บริการประชาชน และควรเพิ่มเติมในบางจุดที่เหมาะสมตามข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นของประชาชนว่าศาลาพักคอยควรตั้งอยู่บริเวณใด เช่น วัด โรงเรียน หรือบริเวณทางแยกทางเชื่อมต่าง ๆ รูปแบบศาลาพักคอยควรพิจารณาออกแบบให้เหมาะสมกับถนนสมัยใหม่ในยุคปัจจุบัน	
ด้านสิ่งแวดล้อม	
สอบถามเรื่องสาธารณูปโภค โดยเฉพาะน้ำประปาหมู่บ้าน เมื่อมีการขุดหรือขยายถนนจะมีผลกระทบต่อท่อประปาในพื้นที่ ที่อยู่เขตทางและนอกเขตทาง ขอสอบถามว่าจะมีแนวทางใดบ้างที่สามารถช่วยเหลือหรือลดผลกระทบดังกล่าว	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด และนำไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนมกราคม 2569
ขอให้พิจารณาผลกระทบของการขยายช่องจราจรที่อยู่ใกล้พื้นที่เป็นนาข้าว และไฟส่องสว่างในช่วงเวลากลางคืนอาจทำให้ข้าวไม่ออกรวง	



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 4 ตำบลบ้านเสี้ยว วันพุธ ที่ 6 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
เสนอให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำข้างทางให้มีฝาดตะแกรงหรือมีฝาปิด เพื่อป้องกันการตกหล่นและทำให้เกิดอันตรายแก่คนในพื้นที่และผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุตกลงไปในร่องระบายน้ำ	ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ ให้มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบระบายน้ำทำการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาขนาดของระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
เสนอให้มีการออกแบบระบบระบายน้ำอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะปัญหาน้ำท่วมที่มีผลกระทบต่อประชาชน และหากมีการก่อสร้างถนนจะทำให้เกิดเปลี่ยนแปลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบการระบายน้ำในพื้นที่ลุ่มต่ำ	รูปแบบการพัฒนาโครงการบริเวณช่วงเขตชุมชน จะพัฒนาเป็น 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่ผ่านพื้นที่ชุมชน เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนสองข้างทาง โดยที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
ปัจจุบันมีการก่อสร้างถนน 4 ช่องจราจร ในพื้นที่หมู่บ้านห้วยลึก ขอสอบถามทางโครงการว่าทำไมก่อสร้างถนน 4 ช่องจราจรไม่ครอบคลุมทั้งหมู่บ้าน	ที่ปรึกษารับทราบข้อเสนอนี้และจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป
เสนอให้มีสะพานลอยและศาลาพักคอย บริเวณหน้าโรงเรียนหรือวัด และบริเวณพื้นที่ชุมชน เพื่อให้คนในพื้นที่สามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตามที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกรูปแบบหน้าตัด รวมทั้งตำแหน่งจุดกั้นรถเบื้องต้นในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568
การคัดเลือกรูปแบบหน้าตัด เห็นด้วยกับรูปแบบที่ 3 เกาะกลางแบบยกและมีทางเท้า ซึ่งสามารถกลับรถได้สะดวกและปลอดภัย และขอเสนอเพิ่มเติมว่า จุดกลับรถไม่ควรเว้นระยะห่างกันมากเกินไป โดยเฉพาะในบริเวณที่มีแยกหรือทางเข้าออกหมู่บ้านเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง	สะพานเดิมตามแนวเส้นทางโครงการ หากสะพานมีความกว้างไม่สอดคล้องกับความกว้างของช่องจราจรตามการออกแบบหรือมีอายุที่มาก จะดำเนินการรื้อสะพานและก่อสร้างใหม่ให้ได้มาตรฐาน
สอบถามเกี่ยวกับการก่อสร้างสะพาน ในปัจจุบันมีการรื้อสะพานแล้วก่อสร้างสะพานใหม่ทดแทน ถ้าภายหลังต้องการขยายเป็นสะพาน 4 ช่องจราจร จำเป็นต้องรื้อหรือทุบสะพานเดิมหรือไม่	



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
การตัดถนนใหม่ผ่านออกจากพื้นที่ก่อสร้างถนน เป็นหน้าที่ของหน่วยงานใด	ในขั้นตอนการก่อสร้าง ถนนใหม่ที่อยู่ในเขตทางกรมทางหลวง จะต้องประสานงานกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ในพื้นที่และองค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) เพื่อร่วมดำเนินการสำรวจตัดพื้นที่ถนน ล้อมย้าย และชักลากไม้ออกจากพื้นที่แนวเส้นทางของโครงการ
ผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคและสาธาณูปการ และการควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด และนำไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนมกราคม 2569
การก่อสร้างถนนหากเกิดผลกระทบต่อบ้านที่อยู่อาศัยสองข้างทาง โดยเฉพาะบ้านที่ต้องรื้อและปรียกพื้นให้สูงเท่ากับถนน จะมีการลดผลกระทบอย่างไร	
ด้านอื่นๆ	
ขอทราบแผนการดำเนินงานและแผนก่อสร้างโครงการ จะเริ่มก่อสร้างเมื่อไหร่ และหากมีการศึกษาเรื่องนี้แล้ว ระยะเวลาการศึกษาผลกระทบจะมีกำหนดชัดเจนหรือไม่ สมมุติว่าศึกษาไปแล้วอีก 5 ปียังไม่ได้สร้าง จะต้องกลับมาศึกษาใหม่อีกหรือไม่	- แผนการดำเนินงานและแผนการก่อสร้างโครงการเบื้องต้นดังนี้ - ปี พ.ศ. 2568 – 2569 ที่ปรึกษาดำเนินงานศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2568 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 ระยะเวลารวม 450 วัน เสนอรายงาน EIA ให้กรมทางหลวงพิจารณาเห็นชอบ - ปี พ.ศ. 2569 – 2571 กรมทางหลวงจะเสนอผลการศึกษาทั้งหมด และเสนอรายงาน EIA ให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาเห็นชอบ - ปี พ.ศ. 2571 – 2572 กรมทางหลวงจะเสนอแผนงานก่อสร้างโครงการและขอบประมาณก่อสร้าง รวมถึงค่าเวนคืนของโครงการ - ปี พ.ศ. 2572 – 2573 ต้องดำเนินการขั้นตอนเวนคืนที่ดิน และสิ่งปลูกสร้างให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง - ปี พ.ศ. 2573 – 2576 ดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการใช้ระยะเวลาประมาณ 3 ปี - ปี พ.ศ. 2576 ก่อสร้างถนนโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ - หลังจากรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบ กรมทางหลวงต้องนำรายงาน EIA ไปใช้เพื่อเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี หรือ ประกอบการพิจารณาอนุญาตตามกฎหมายภายใน 5 ปี ตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา 19 เมษายน พ.ศ. 2561



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
กลุ่มที่ 5 ตำบลสองห้อง วันพฤหัสบดี ที่ 7 สิงหาคม 2568 เวลา 08.30-12.00 น.	
ด้านวิศวกรรม	
เมื่อมีการก่อสร้างขยายถนนทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการถมที่และการวางท่อบริเวณทางเชื่อมและทางเข้าออกบ้าน ขอให้ทางโครงการคำนึงและออกแบบเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว	- ที่ปรึกษาได้รับทราบข้อเสนอแนะและจะดำเนินการศึกษารายละเอียดตามความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เพื่อดำเนินการออกแบบต่อไป - ส่วนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดต่อประชาชน รวมทั้งวิถีชีวิตที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด และกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวในการประชุมหาหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม(กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนมกราคม 2569
การขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจรและมีเกาะกลาง จะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชน เนื่องจากคนในชุมชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร เครื่องจักรทางการเกษตรที่ใช้ส่วนมาก ถ้ามีเกาะกลางส่งผลให้การกลับรถของยานพาหนะเหล่านี้ไม่สะดวก เนื่องจากมีการเคลื่อนตัวได้ช้าและอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ควรจัดทำจุดกลับให้รถรองรับสำหรับรถเกษตรและรถขนาดใหญ่ด้วย	
การก่อสร้างขยายถนนจะมีการรื้อจุดพักคอยเดิม จึงเสนอให้ก่อสร้างจุดพักคอยทดแทนของเดิมและเพิ่มเติมในบริเวณที่มีความจำเป็น	ที่ปรึกษารับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ ให้มีความเหมาะสมต่อไป โดยจะมีผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบระบบระบายน้ำทำการตรวจสอบสภาพการระบายน้ำในปัจจุบัน รวมทั้งพิจารณาขนาดของระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำฝนได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวง
ขอให้ออกแบบขนาดท่อระบายน้ำให้ใหญ่กว่าเดิม เพื่อให้รองรับน้ำป่าไหลหลากมาจากห้วยเลิศได้ และเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาน้ำท่วมบริเวณหมู่ 3 บ้านนาแซง	
เสนอให้มีไฟฟ้าแสงสว่าง บริเวณทางโค้ง เนื่องจากมีบ้านเรือนตั้งอยู่ทางโค้ง มีความกังวลจะเกิดอันตรายจากรถที่วิ่งผ่านไปมา	ที่ปรึกษารับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยจะพิจารณาออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวงต่อไป
สอบถามการก่อสร้างถนนในพื้นที่ ตำบลสองห้อง จะออกแบบขยายไหล่ทางหรือก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร	รูปแบบการพัฒนาโครงการบริเวณช่วงเขตชุมชน จะพัฒนาเป็น 4 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่ผ่านพื้นที่ชุมชน เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ชุมชนสองข้างทาง โดยที่ปรึกษาจะทำการเปรียบเทียบรูปแบบทางเลือกที่มีความเหมาะสมโดยจะพิจารณาครอบคลุมปัจจัยหลัก 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและการจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยจะนำเสนอผลการคัดเลือกแนวเส้นทางในการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) ประมาณเดือนตุลาคม 2568



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านวิศวกรรม (ต่อ)	
สอบถามการออกแบบบริเวณจุดตัดซอยทางเข้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสองห้อง เนื่องจากมีประชาชนเข้าออกมาใช้บริการตลอดทั้งวัน และมีลักษณะเป็นทางโค้งและเป็นเนินลาดลงบริเวณนั้นจะมีการออกแบบทางเป็นทางแยกหรือจุดกัลบรถ หากเป็นจุดกัลบรถ ควรจะมีระยะที่ไม่ไกลเกินไปเพื่อความสะดวกในการเดินทางของคนที่มาใช้บริการ	ที่ปรึกษารับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยการออกแบบทางแยกและกำหนดจุดกัลบรถโครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
เมื่อมีการก่อสร้างถนน จะมีผลกระทบต่อน้ำประปาของหมู่บ้านตามแนวถนนทั้งสองข้างทาง ให้โครงการก่อสร้างแจ้งให้ผู้นำชุมชนหรือคณะกรรมการหมู่บ้านทราบก่อนทำการก่อสร้างถนน	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวในการประชุมหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนมกราคม 2569
ด้านการมีส่วนร่วม	
การออกแบบของโครงการควรเสนอรูปแบบการพัฒนาตลอดแนวเส้นทางโครงการให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ก่อนจัดทำเป็นแบบการก่อสร้าง	ปัจจุบันอยู่ระหว่างการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสมของรวมถึงการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ ซึ่งที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์เพื่อเชิญประชาชนในพื้นที่เพื่อแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ตลอดการศึกษาของโครงการ
ด้านอื่นๆ	
ปัจจุบันมีการปรับปรุงถนนขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร ในการวางท่อระบายน้ำหน้าบ้าน ทางเข้าบ้าน และทางเข้าซอยหมู่บ้านจะต้องดำเนินการอย่างไร	ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปพิจารณาและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป
ขอทราบแผนการดำเนินโครงการและแผนการก่อสร้างจะเริ่มดำเนินการเมื่อไหร่ คาดว่าจะเสร็จสิ้นในปีใด	- แผนการดำเนินงานและแผนการก่อสร้างโครงการเบื้องต้นดังนี้ - ปี พ.ศ. 2568 – 2569 ที่ปรึกษาดำเนินงานศึกษา สำรวจและออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2568 และสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 ระยะเวลารวม 450 วัน เสนอรายงาน EIA ให้กรมทางหลวงพิจารณาเห็นชอบ - ปี พ.ศ. 2569 – 2571 กรมทางหลวงจะเสนอผลการศึกษาทั้งหมด และเสนอรายงาน EIA ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาเห็นชอบ



ตารางที่ 8-1

สรุปประเด็นความคิดเห็น คำชี้แจง และการนำมาใช้ประกอบการศึกษา (ต่อ)

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	คำชี้แจงและการนำมาใช้ประกอบการศึกษา
ด้านอื่นๆ (ต่อ)	
	- ปี พ.ศ. 2571 – 2572 กรมทางหลวงจะเสนอแผนงานก่อสร้างโครงการและของบประมาณก่อสร้าง รวมถึงค่าเวนคืนของโครงการ - ปี พ.ศ. 2572 – 2573 ต้องดำเนินการขั้นตอนเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้างให้แล้วเสร็จก่อนดำเนินการก่อสร้าง - ปี พ.ศ. 2573 – 2576 ดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการใช้ระยะเวลาประมาณ 3 ปี • ปี พ.ศ. 2576 ก่อสร้างถนนโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้
กลุ่มที่ 6 ตำบลเด่นเหล็ก วันพฤหัสบดี ที่ 7 สิงหาคม 2568 เวลา 13.00-16.30 น.	
ด้านวิศวกรรม	
• หากมีการขยายถนนจะต้องรื้อไฟฟ้าแสงสว่างเดิมทั้งหมด เสนอให้โครงการออกแบบไฟฟ้าแสงสว่างทดแทนของเดิมหรือเพิ่มเติมให้เพียงพอ เพื่อความปลอดภัย	• ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยจะพิจารณาออกแบบระบบไฟฟ้าแสงสว่างให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานการออกแบบของกรมทางหลวงต่อไป
• สอบถามการออกแบบบริเวณทางแยกเข้าบ้านต้นม่วง ซึ่งมีลักษณะเป็นทางโค้ง จะมีการออกแบบเป็นทางแยกหรือต้องปิดแยกแล้วให้ไปกลับรถแทน หากเป็นจุดกลับรถจะมีระยะห่างจากทางแยกเข้าหมู่บ้านมากน้อยแค่ไหน เพื่อความสะดวกและมีความปลอดภัย	• ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณาออกแบบรายละเอียดโครงการ โดยการออกแบบทางแยกและกำหนดจุดกลับรถ โครงการจะออกแบบให้มีความเหมาะสมและคำนึงถึงความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้ทาง
ด้านสิ่งแวดล้อม	
• เมื่อมีการก่อสร้างขยายถนนทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการถมที่และการวางท่อบริเวณทางเชื่อมและทางเข้าออกบ้าน	• ที่ปรึกษารับข้อคิดเห็นดังกล่าวไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด และนำไปกำหนดเป็นมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะนำเสนอผลการศึกษาดังกล่าวในการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ซึ่งจะจัดขึ้นประมาณช่วงเดือนมกราคม 2569
ด้านอื่น ๆ	
• ขอสอบถามเรื่องการเวนคืน หากมีผู้ประกอบการและร้านค้าติดถนน บริเวณทางแยกหรือทางเชื่อมเข้าหมู่บ้าน การก่อสร้างขยายถนนแบบมีเกาะกลางที่เกิดผลกระทบต่อดินและสิ่งปลูกสร้างนั้นจะได้รับค่าชดเชยหรือค่าตอบแทนอย่างไร	• ที่ปรึกษาขอรับประเด็นไปพิจารณา โดยจะทำการตรวจสอบกรรมสิทธิ์ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการและที่ประชิดเขตทางหลวง และหากมีการเวนคืนที่ดินตามแนวเขตทางหลวงใหม่จะได้รับค่าตอบแทนและค่าชดเชยตามระเบียบของกรมทางหลวง แต่หากบริเวณใดมีสิ่งปลูกสร้างอยู่ในเขตทางหลวงเดิม กรมทางหลวงสามารถรื้อย้ายและใช้พื้นที่ดังกล่าวเพื่อเป็นประโยชน์สาธารณะได้ถูกต้องตามกฎหมาย

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2568

9. แผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

9.1 ด้านวิศวกรรม

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

9.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ดำเนินการรวบรวมข้อมูล และเก็บตัวอย่างด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (EIA) พร้อมทั้งกำหนด (ร่าง) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

9.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- สรุปผลการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) และเผยแพร่ข้อมูลตามสถานที่ราชการต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาโครงการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอน้ำปาด ที่ว่าการอำเภอบ้านโคก องค์การบริหารส่วนตำบลเด่นเหล็ก องค์การบริหารส่วนตำบลสองห้อง องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเสี้ยว องค์การบริหารส่วนตำบลสองคอน องค์การบริหารส่วนตำบลฟากท่า เทศบาลตำบลฟากท่า และองค์การบริหารส่วนตำบลม่วงเจ็ดต้น ภายใน 15 วัน หลังเสร็จสิ้นการประชุม
- เตรียมวางแผนจัดการประชุมหารือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)
- ประชาสัมพันธ์โครงการโดยการให้ข้อมูลข่าวสารโครงการและสรุปผลการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ผ่านมาให้ประชาชนในท้องถิ่นได้รับทราบข้อมูลโดยทั่วไป



10. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง

สำนักสำรวจออกแบบ

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท

เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์: 02-354-6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร: 0-2354 1034

อีเมล: surveydesign.doh@gmail.com



ด้านวิศวกรรม

บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1313 (นายนิติ เอียดจ้อย)

โทรสาร : 02-519-5734



ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ทีแอลที คอนซัลแตนท์ จำกัด

151 ถนนนวลจันทร์ แขวงนวลจันทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพฯ 10230

โทรศัพท์ : 02-509-9000 ต่อ 1401-5 # 138 (นายเจษฎา เกตุแห่ง)

โทรสาร : 02-509-9109



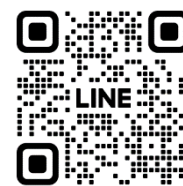
เว็บไซต์โครงการ :

<https://www.hw117nampad-banphudu.com>



Facebook:

ทล.117 ตอน ตำบลน้ำปาด - บ้านภูดู



Line Group :

ทล.117 (กรมทางหลวง)



เอกสารประกอบการประชุม
สรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ
(สัมมนา ครั้งที่ 2)

งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
บนทางหลวงหมายเลข 117 ตอน ต.น้ำป่าด - บ.ภู

[illegible]