



กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม

การประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวม ข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) การศึกษาจัดทำแผนพัฒนา ทางเลี่ยงเมือง

เพื่อแก้ไขปัญหารถราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค

กลุ่มเป้าหมาย : อำเภอหนองกี่ ประโคนชัย และปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์
วันพุธที่ 16 สิงหาคม 2566 เวลา 09.00 - 16.00 น.
ณ ห้องประชุมนารายณ์บรรทมศิลป์ ชั้น 4
ศาลากลางจังหวัดบุรีรัมย์

ดำเนินการโดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



เอกสารประกอบการประชุม ชุดที่ 2
สิงหาคม - กันยายน 2566



กำหนดการประชุม

การประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ ๑)
การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค
วันพุธที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๐๐-๑๖.๐๐ น.

ณ ห้องประชุมนารายณ์บรมทศศิลป์ ชั้น ๔ ศาลากลางจังหวัดบุรีรัมย์

- ๐๙.๐๐ – ๐๙.๓๐ น. ลงทะเบียนและรับเอกสาร
- ๐๙.๓๐ – ๐๙.๕๐ น. พิธีเปิดการประชุม
- กล่าวรายงานการประชุม โดย ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน หรือผู้แทน
 - กล่าวเปิดการประชุม โดย ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ หรือผู้แทน
- ๐๙.๕๐ – ๑๒.๐๐ น. คณะที่ปรึกษานำเสนอข้อมูลโครงการ
- ความเป็นมา วัตถุประสงค์
 - รายละเอียดแนวเส้นทางเบื้องต้นในพื้นที่อำเภอหนองกี่
 - รายละเอียดแนวเส้นทางเบื้องต้นในพื้นที่อำเภอประโคนชัย
 - รายละเอียดแนวเส้นทางเบื้องต้นในพื้นที่อำเภอปะคำ
โดย นายเสกสิทธิ์ ศิริไวยพงษ์ ผู้จัดการโครงการ
 - การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน
โดย นายนคร ศรีธิวงค์ ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
- ๑๒.๐๐ – ๑๓.๐๐ น. พักรับประทานอาหารกลางวัน
- ๑๓.๐๐ – ๑๖.๐๐ น. เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม
ดำเนินการโดย ดร.อัจฉรา กลิ่นสุคนธ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ๑๖.๐๐ น. กล่าวปิดการประชุม โดย ผู้แทนกรมทางหลวง

หมายเหตุ : กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม



เอกสารประกอบการประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| 1. ความเป็นมาของโครงการ | 1 |
| 2. วัตถุประสงค์ | 2 |
| 2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 2 |
| 2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม | 2 |
| 3. พื้นที่ศึกษาของโครงการ | 2 |
| 4. ขอบเขตการศึกษา | 2 |
| 4.1 การทบทวนการศึกษาและแผนที่เกี่ยวข้อง | 2 |
| 4.2 การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ | 4 |
| 4.3 การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม | 6 |
| 4.4 การศึกษาทางด้านจราจรและขนส่ง | 7 |
| 4.5 การศึกษาด้านวิศวกรรม | 10 |
| 4.6 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น | 12 |
| 4.7 การมีส่วนร่วมของประชาชน | 12 |
| 4.8 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ | 13 |
| 4.9 การจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง | 13 |
| 5. ขั้นตอนการดำเนินงาน | 15 |
| 6. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม | 19 |
| 6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม | 19 |
| 6.2 การจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) | 39 |
| 7. การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | 40 |
| 7.1 แผนการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | 40 |
| 7.2 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา | 41 |
| 8. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป | 50 |
| 8.1 ด้านวิศวกรรม | 50 |
| 8.2 ด้านสิ่งแวดล้อม | 50 |
| 8.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน | 50 |
| 9. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม | 51 |



สารบัญญรูปภาพ

| | หน้า |
|---|------|
| 4.4-1 แนวทางการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการจราจร | 10 |
| 4.9-1 แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง | 13 |
| 5-1 ภาพรวมของขั้นตอนการดำเนินงาน | 16 |
| 6.1-1 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ | 20 |
| 6.1-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ | 22 |
| 6.1-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ | 23 |
| 6.1-4 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ | 25 |
| 6.1-5 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ | 27 |
| 6.1-6 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ | 28 |
| 6.1-7 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ | 30 |
| 6.1-8 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 33 |
| 6.1-9 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 34 |
| 6.1-10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 36 |
| 6.1-11 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 37 |
| 7.2-1 บรรยายภาพการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2566 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมกมลทิพย์ ชั้น 2 โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพฯ | 44 |



สารบัญตาราง

| | หน้า |
|--|------|
| 4.3-1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะทำการศึกษาในโครงการ | 6 |
| 6.1-1 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ | 19 |
| 6.1-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ | 21 |
| 6.1-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ | 21 |
| 6.1-4 ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ | 24 |
| 6.1-5 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ | 24 |
| 6.1-6 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ | 26 |
| 6.1-7 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ | 26 |
| 6.1-8 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ | 29 |
| 6.1-9 ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ | 30 |
| 6.1-10 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 32 |
| 6.1-11 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 32 |
| 6.1-12 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 35 |
| 6.1-13 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 35 |
| 6.1-14 ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำจังหวัดบุรีรัมย์ | 38 |
| 6.2-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) | 39 |
| 7.2-1 ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา | 36 |



การประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค

1. ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันการขยายตัวของพื้นที่ชุมชนและเขตเมืองได้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกภูมิภาคของประเทศ เนื่องจากมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ทำให้พื้นที่เหล่านี้มีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การลงทุนในภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม การค้าและการขนส่งสินค้า การเพิ่มขึ้นของแหล่งที่พัก ที่อยู่อาศัย ห้างสรรพสินค้า และแหล่งท่องเที่ยว โดยปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้โครงข่ายทางหลวงในปัจจุบันที่มีระยะทางกว่า 53,000 กิโลเมตรทั่วประเทศ ต้องรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งบางเส้นทางที่ตัดผ่านพื้นที่ชุมชนและเขตเมือง มีการพัฒนาทางหลวงจนเต็มความกว้างของเขตทางแล้ว ทำให้ไม่สามารถก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางที่มากขึ้นได้อีก ไม่เหมาะสมกับสภาพที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ปัญหาเหล่านี้ยังส่งผลให้ผู้ขับขี่ที่จำเป็นต้องสัญจรผ่านพื้นที่ชุมชนและเขตเมือง ประสบกับปัญหาการจราจรติดขัด เกิดความล่าช้าในการเดินทาง ไม่ได้รับความสะดวกสบาย สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงในการเดินทาง ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียง รวมถึงบางครั้งมีปัญหาอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ใช้ทางในชุมชนไม่ได้รับความปลอดภัย

จากปัจจัยดังกล่าว กรมทางหลวงจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาพิจารณาวางแผนพัฒนาก่อสร้างโครงข่ายทางเลี้ยวเมืองในพื้นที่ชุมชนและเขตเมืองหลัก ๆ ของประเทศ ที่มีอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรสูง เพื่อแยกปริมาณการจราจรที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางผ่านพื้นที่เมืองออกมา ซึ่งถนนทางเลี้ยวเมืองเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงช่วยพัฒนาพื้นที่ มีการกระจายความเจริญลงสู่ท้องถิ่น และส่งผลให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนรองรับการขยายตัวของชุมชนเมือง และเป็นการเสริมประสิทธิภาพของโครงข่ายทางหลวงให้สมบูรณ์

ดังนั้น จึงต้องมีการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค เพื่อจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมือง (Action Plan) ในระยะ 10 ปีข้างหน้า เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมือง โดยแบ่งการศึกษาเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองในอนาคต โดยพิจารณาปัญหาจราจร แนวโน้มการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม แนวโน้มการพัฒนาเมืองบูรณาการร่วมกับการวางผังเมือง หน่วยงานในท้องถิ่นและชุมชน ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ความคุ้มค่า และจัดลำดับความสำคัญของโครงการเพื่อทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งโครงข่ายทางเลี้ยวเมืองจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัด ลดอุบัติเหตุ กระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างยั่งยืนต่อไป



2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- เพื่อให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสม และมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง
- เพื่อให้ทราบถึงความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาทางเลี่ยงเมือง
- เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

2.2 วัตถุประสงค์ของการประชุม

- เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์โครงการให้หน่วยงาน/หัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ได้รับทราบรายละเอียดแนวเส้นทางเบื้องต้นของโครงการ
- เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อโครงการ มาใช้ประกอบการปรับปรุงโครงการ เพื่อให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

3. พื้นที่ศึกษาโครงการ

การศึกษาครอบคลุมพื้นที่ 77 จังหวัดของประเทศไทย รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง และพื้นที่อิทธิพลของโครงการ

4. ขอบเขตการศึกษา

4.1 การทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

ในการทบทวนการศึกษาและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

- **การทบทวนกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อตกลงพันธสัญญา** เป็นการทบทวนข้อตกลงหรือพันธสัญญา ที่เกี่ยวข้องในยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่เกิดขึ้นในภูมิภาคอาเซียน ในมิติของการสร้างความหลากหลายในด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ ตามข้อตกลงทางบทบาทความร่วมมือระหว่างประเทศ ตามแนว Greater Mekong Subregion (GMS) Economic Corridors/ Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC)/Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS) และ Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) รวมถึงการทบทวนข้อตกลงกฎหมาย กฎระเบียบหรือข้อกำหนดของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองฯ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานด้านการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ จะทำให้เห็นถึงทิศทางการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในประเทศไทย การพัฒนาตามพื้นที่ด้านพรมแดนชัดเจนมากขึ้น



- **การทบทวนแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย** ดำเนินการศีกษาและทบทวนแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม แผนปฏิบัตินโยบายของกรมทงหลวง แผนพัฒนาระดับภาคและจังหวัด รวมทั้งนโยบายและแผนงานโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันและอนาคต เพื่อช่วยในการวางแผนและวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของการกำหนดยุทธศาสตร์ การพัฒนาทางเลียงเมืองฯ ของกรมทงหลวง ให้มีความสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาโครงข่ายทางเลียงเมือง ที่จะช่วยในการพัฒนาตามนโยบายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ให้มีความเชื่อมโยงระหว่างการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และช่วยคัดกรองพื้นที่โครงการ เพื่อลดความซ้ำซ้อนของโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงมีความสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจ และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอีกด้วย
- **การทบทวนผังเมืองรวมตามประกาศผังเมืองรวม** ในการศีกษาจะพิจารณาปัจจัยในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ การค้าและการขนส่ง ที่อยู่อาศัย แหล่งท่องเที่ยว วิศวกรรม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม แผนยุทธศาสตร์ นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านผังเมือง ที่มีความสำคัญทางกฎหมายในการบังคับใช้และควบคุมการพัฒนา เพื่อความสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัด เมืองและชุมชน รวมทั้งความเหมาะสมและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เขตเมืองและพื้นที่เขตชนบท ได้แก่ ผังนโยบายการใช้ประโยชน์พื้นที่ และผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งจะแยกเป็นผังเมืองรวม ผังเมืองรวมจังหวัด ผังเมืองรวมเมือง หรือผังเมืองรวมชุมชน ทั้งนี้เพื่อให้การวางแผนผังเมืองในเขตพื้นที่ผังเมืองในอนาคต มีความครอบคลุมและมีประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาด้านจรรยาจรได้อย่างแท้จริง รวมถึงลดความซ้ำซ้อนโครงการของหน่วยงานอื่น ๆ และเป็นไปในทิศทางเดียวกับการพัฒนาเมือง มีการเชื่อมโยงพื้นที่ผังเมืองกับผังโครงสร้างด้านคมนาคมของเมืองต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ลดผลกระทบต่อการพัฒนาเมืองหรือชุมชนในอนาคต
- **การรวบรวมปัญหา ข้อร้องเรียน และข้อหาเรือ** การนำข้อมูลข้อร้องเรียน สภาพปัญหา ข้อเสนอแนะจากพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น กรมทงหลวง กรมทงหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมโยธาธิการและผังเมือง รวมถึงหน่วยงานท้องถิ่น จากการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภายในกรมทงหลวง และหน่วยงานภายนอกถึงความต้องการของพื้นที่ จะเป็นส่วนหนึ่งในการนำมาใช้พิจารณาในการจัดทำแผนแม่บททางเลียงเมือง เพื่อให้ทราบถึงปัญหา ความต้องการอย่างแท้จริง ซึ่งอาจช่วยลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในช่วงของการสำรวจออกแบบและช่วงการก่อสร้างลงได้



- **การทบทวนงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง** ดำเนินการศึกษาโครงการที่มีความเกี่ยวข้องกับทางเลี่ยงเมืองที่อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบ หรือศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ จะถูกนำเข้ามาพิจารณาตามหลักเกณฑ์ เพื่อให้ได้พื้นที่ที่มีความเหมาะสม ลดความซ้ำซ้อน และจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ในการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ได้อย่างถูกต้องและสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 การพิจารณาหลักเกณฑ์และการคัดเลือกโครงการ

4.2.1 การพิจารณาหลักเกณฑ์

การกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อใช้ในการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญที่ต้องดำเนินการในโครงการฯ เพื่อให้ทราบถึงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในด้านต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการทางเลี่ยงเมืองเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาทั้งทางจราจร และปัญหาทางกายภาพของพื้นที่นั้น ๆ ด้วย โดยในการกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่ปรึกษาจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เพื่อทำการคัดกรองพื้นที่ และเสนอแนะพื้นที่ที่มีศักยภาพร่วมกับโครงการต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการศึกษา หรือมีแผนงานที่เคยเสนอไว้แล้วจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อใช้ในการรวมเป็นบัญชีรวม (Long List) ของโครงการ และจะนำไปสู่ขั้นตอนของการคัดกรองเป็น Short List ต่อไป

โดยมีตัวอย่างกำหนดปัจจัยต่าง ๆ เพื่อใช้ในการคัดกรองพื้นที่ที่มีศักยภาพ ดังนี้

1) **ด้านสังคมและเศรษฐกิจ** พิจารณาพื้นที่ที่มีความสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาทางด้านสังคมและเศรษฐกิจจากกรอบนโยบายต่าง ๆ ในระดับระหว่างประเทศ ระดับชาติ ความเหมาะสมของศักยภาพพื้นที่ และสามารถใช้งานทางเลี่ยงเมืองในการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการพัฒนาตามแนวทางในระเบียบเศรษฐกิจต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะมีปัจจัยที่พิจารณาต่าง ๆ ดังนี้

- การสอดคล้องด้านยุทธศาสตร์ระหว่างประเทศ เช่น GMS Economic Corridors, BIMSTEC, ACMECS, IMT-GT เป็นต้น
- การสอดคล้องด้านยุทธศาสตร์ของประเทศ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 แผนแม่บททางหลวง แผนโลจิสติกส์ เป็นต้น
- มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม
- ความหนาแน่นประชากร

2) **ด้านกายภาพ** พิจารณาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ต่าง ๆ โดยแสดงถึงตำแหน่งที่ตั้ง (Node) และโครงข่ายทางหลวง (Link) ตามบทบาทการเชื่อมโยงของแหล่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการที่สำคัญของภาครัฐทั่วประเทศ มีปัจจัยที่พิจารณา ดังนี้

- เส้นทางหลวงอาเซียน
- ลำดับชั้นทางหลวง
- บทบาทการเชื่อมโยง



- เชื่อมโยงไปสู่แหล่งท่องเที่ยวพิเศษ
- เขตเศรษฐกิจเฉพาะหรือพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- เชื่อมสู่ด่านพรมแดน
- เชื่อมพื้นที่ EEC
- ความพร้อมด้านผังเมือง
- ข้อจำกัดของพื้นที่

3) **ด้านขนส่งและจราจร** พิจารณาลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่จะแสดงถึงตำแหน่งที่ตั้ง (Node) และโครงข่ายทางถนน (Link) ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดและเป็นจุดกำเนิดการขนส่งและการเดินทางในแต่ละพื้นที่ ที่มีแนวโน้มของปริมาณจราจรที่หนาแน่นเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งจำเป็นต้องมีการพิจารณาโครงการทางเลี่ยงเมืองเพื่อช่วยแก้ปัญหาด้านการจราจรในพื้นที่ พิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

- ความหนาแน่นของปริมาณจราจร บนโครงข่ายสายหลักของประเทศ
- สัดส่วนของรถบรรทุก
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุ
- จุดศูนย์กลางการขนส่ง เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่ง ศูนย์บริการรถบรรทุก ลานที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบ้ง เป็นต้น

4.2.2 การคัดเลือกโครงการในพื้นที่ที่เหมาะสมจากทั่วประเทศเพื่อพัฒนาเป็นโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง

โครงการใน Long List จะถูกนำมาเข้ากระบวนการเพื่อคัดกรองโครงการที่มีความเหมาะสมไปสู่ Short List ของโครงการในพื้นที่ที่เหมาะสมเพื่อพัฒนาเป็นโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง และนำไปศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นต่อไป โดยมีขั้นตอนการพิจารณา ดังนี้

1) พิจารณาตรวจสอบความซ้ำซ้อนของโครงการ โดยทำการตรวจสอบโครงการที่ดำเนินการไว้ก่อนหน้านี้อีกกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น กรมทางหลวงชนบท หรือหน่วยงานท้องถิ่น ในพื้นที่โครงการว่ามีแนวเส้นทางหรือการศึกษาโครงการที่มีบริบทหรือลักษณะของโครงการที่ใกล้เคียงกับของทางเลี่ยงเมืองของกรมทางหลวง เพื่อมิให้เกิดความซ้ำซ้อนของโครงการในพื้นที่เดียวกัน หากมีความซ้ำซ้อนจะดำเนินการตัดโครงการออก

2) พิจารณาตรวจสอบสถานะของโครงการ ซึ่งโครงการที่ได้มีการศึกษา ออกแบบแล้วเสร็จ หรือโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบ ถือว่าเป็นโครงการที่มีความพร้อมที่จะดำเนินการก่อสร้างแล้วโครงการเหล่านี้จะถูกคัดเลือกและใส่ใน Short List โครงการเลย ส่วนโครงการที่ไม่ใช่ จะนำเข้าสู่กระบวนการคัดกรองตามเงื่อนไขที่กำหนดต่อไป

3) นำโครงการที่ได้ผ่านการตรวจสอบสถานะของโครงการแล้ว นำมาให้คะแนนตามเกณฑ์ทั้ง 3 ด้าน ดังนี้ ความสอดคล้องด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ ด้านกายภาพและการเชื่อมโยง ด้านขนส่งและจราจร และนำโครงการที่ลำดับคะแนนสูงสุด 50 ลำดับ เข้าสู่โครงการใน Short List ร่วมกับโครงการที่ได้จากการคัดกรองข้างต้น เพื่อเข้าสู่กระบวนการการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการเบื้องต้น และการจัดลำดับ



ความสำคัญของโครงการ เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) และแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองระยะสั้น กลาง และยาวต่อไป ส่วนโครงการที่ไม่ได้ถูกคัดเลือกจะถูกนำไปใส่ไว้ใน Long List โครงการเช่นเดิม

4.3 การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ในโครงการนี้ที่ปรึกษาจะศึกษา รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมครอบคลุมพื้นที่ศึกษา 77 จังหวัดของประเทศไทย รวมถึงพื้นที่เขตชายแดนบางส่วนของประเทศเพื่อนบ้านที่จะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานโครงการ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงนี้ถือเป็นข้อมูลสำคัญเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ภาพรวมและปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรในประเทศ และยังใช้เป็นชุดข้อมูล นำเข้าสำคัญในการวิเคราะห์แบบจำลองการขนส่งและจราจร ให้ทราบถึงสภาพปัญหา การวิเคราะห์ความ ล่าช้าติดขัดและความสูญเสียเชิงเศรษฐศาสตร์ทั้งในด้านระยะทาง (VKT) และเวลา (VHT) ทั้งยังใช้แสดง ชีตความสามารถของระบบโครงข่ายทางหลวง (System Performance) ในปัจจุบันและแนวโน้มของปัญหา การขนส่งและจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนการสร้างแผนพัฒนา ทางหลวงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในการศึกษานี้ที่ปรึกษาได้แบ่งการศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ

- 1) การศึกษา สำรวจ/รวบรวม และวิเคราะห์ รายละเอียดดังตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะทำการศึกษาในโครงการ

| ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม | ช่วงปี | หน่วยงาน/แหล่งที่มา |
|--|-------------|---|
| 1. ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม - Gross Domestic Product (GDP) - Gross Regional Product (GRP) - Gross Provincial Product (GPP) | 2554 - 2563 | สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี |
| 2. ข้อมูลขนาดพื้นที่ | 2564 | สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย |
| 3. ข้อมูลจำนวนประชากร | 2555 - 2564 | สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย |
| 4. ข้อมูลจำนวนครีวเรือน | 2555 - 2564 | การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร |
| 5. ข้อมูลการจ้างงาน | 2555 - 2564 | การสำรวจแรงงานนอกระบบ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม |



ตารางที่ 4.3-1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมที่จะทำการศึกษาในโครงการ

| ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม | ช่วงปี | หน่วยงาน/แหล่งที่มา |
|--|-------------|--|
| 6. ข้อมูลรายได้ครัวเรือน | 2547 - 2564 | การสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือน สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม |
| 7. ข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียน | 2555 - 2564 | กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก |
| 8. ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว - จำนวนนักท่องเที่ยว | 2554 - 2563 | สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยว |
| 9. ข้อมูลการขนส่งสินค้า | 2556 - 2562 | กระทรวงคมนาคม |
| 10. ข้อมูลการค้าชายแดน | 2560 - 2565 | กรมศุลกากร/กรมการค้าต่างประเทศ |

ที่มา : สืบค้นข้อมูลโดยที่ปรึกษา, ธันวาคม 2565

2) การศึกษาวิเคราะห์ และคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต

ที่ปรึกษาดำเนินการรวบรวม ศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพด้านเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต พบว่า ข้อมูลจำนวนประชากร และอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รายได้ประชากร และการจ้างงาน มีความสัมพันธ์กับปริมาณการเดินทาง เพื่อนำมาใช้เป็นฐานข้อมูลสำหรับการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นในอนาคตได้ โดยในลำดับถัดไปจะนำตัวเลขการคาดการณ์ตัวแปรเหล่านั้นของแต่ละพื้นที่ย่อย มาใช้ในแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง เพื่อคาดการณ์ปริมาณการเดินทางบนเส้นทางที่ศึกษาในปีอนาคตต่อไป โดยแบ่งการคาดการณ์ออกเป็นทุก ๆ ช่วง 5 ปี ตลอดระยะเวลาในการวิเคราะห์โครงการ 20 ปี

4.4 การศึกษาทางด้านการจราจรและขนส่ง

จะประกอบด้วยงาน 3 ส่วน คือ

1) งานจัดเตรียมฐานข้อมูลสภาพภูมิประเทศและโครงข่ายคมนาคม การจัดการข้อมูลสภาพภูมิประเทศและโครงข่ายการคมนาคม เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์นั้น มีขั้นตอนหลักในการดำเนินการ เพื่อจัดเก็บเข้าฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ให้อยู่ในรูปแบบพร้อมใช้งาน ประกอบด้วย

- ข้อมูลเบื้องต้น (Raw data) ในขั้นตอนการคัดเลือกโครงการที่เหมาะสม ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลของกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นข้อมูลโครงข่ายที่เป็นปัจจุบันที่สุด และข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคมไว้ด้วยกัน เช่น ข้อมูลโครงข่ายสายหลัก ปริมาณจราจร AADT สถิติอุบัติเหตุ เส้นทางทางวิ่งของรถบรรทุก/จุดจอดรถบรรทุก ตำแหน่งท่าเรือขนส่งสินค้า ตำแหน่งลานกองเก็บสินค้าของการรถไฟและท่าเรือ เป็นต้น



- วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์จากแหล่งอ้างอิงที่ต้องการพัฒนา อาทิเช่น ข้อมูลสภาพภูมิประเทศ ข้อมูลโครงข่ายการคมนาคมทั้งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ ฯลฯ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากแหล่งที่มาภายนอกเหล่านี้ อาจมีความไม่สมบูรณ์ในการกำหนดเป็นโครงข่าย เช่น การเชื่อมต่อของข้อมูลลักษณะเชิงเส้น เป็นต้น และเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องนำข้อมูลมาตรวจสอบ และปรับแก้ให้สมบูรณ์ก่อนค่อยดำเนินการจัดเก็บในระบบฐานข้อมูล พิกัดทางภูมิศาสตร์ และจัดเก็บค่าเพื่อนำมาสร้างโครงข่ายเส้นทางที่เชื่อมโยงกันต่อไป
- การเพิ่มเติม/แก้ไขโครงข่ายคมนาคมในส่วนของการเพิ่มโครงข่ายนี้จะใช้กับการเพิ่มสายทางใน Long list เครื่องมือที่จะพัฒนาขึ้นนี้จะถูกใช้ในการนำเข้าข้อมูลแนวสายทางและข้อมูลประกอบต่าง ๆ ข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำไปจัดเก็บในฐานข้อมูลกลางของโครงการ และในขั้นตอนการวิเคราะห์ด้านจราจร สายทางจาก Long list แต่ละสายทางที่เลือกจะถูกนำมาเพิ่มเพื่อจัดทำเป็น โครงข่ายสำหรับข้อมูลนำเข้า (Input) ให้กับแบบจำลองจราจร (Traffic model) ต่อไป

2) งานสำรวจและศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง

ในโครงการนี้ ที่ปรึกษาจะรวบรวมข้อมูลด้านปริมาณการจราจรของผู้สัญจรและสินค้าที่เกี่ยวข้องในอดีตและปัจจุบัน รวมถึงแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่งที่จำเป็นสำหรับใช้เป็นฐานข้อมูลเพื่อใช้พัฒนาแบบจำลองด้านการจราจรในโครงการนี้ โดยพิจารณาแบบจำลองที่พัฒนาโดยสนข. เช่น แบบจำลองระดับประเทศ (National Model: NAM) ข้อมูลจราจรที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิจากโครงการ โครงการพัฒนาปรับปรุง บำรุงรักษาระบบฐานข้อมูล และแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนากการขนส่งและจราจรการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDL) และแบบจำลองการจราจรและขนส่งในการวางแผนระหว่างเมือง (Transport Strategies Intercity Model: TSIM) พัฒนาโดยสำนักแผนงาน กรมทางหลวง โครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาทางหลวงปี (2560-2569) และโครงการศึกษาและจัดทำข้อมูลการจำแนกลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง (Road Hierarchy) (2563) เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้รวบรวมข้อมูลจราจรเชิงทุติยภูมิ สำหรับการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากการขนส่งเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เช่น ปริมาณจราจรบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจ ที่ปรึกษาจะใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากแบบจำลองที่พัฒนาโดยสำนักแผนงานและทำการสำรวจข้อมูลด้านการจราจรเพิ่มเติม

ทั้งนี้ในการสำรวจจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งเป็นกระบวนการที่สำคัญในการวางแผนและคาดการณ์ปริมาณการเดินทางในอนาคต ภายหลังจากที่ได้คัดเลือกโครงการที่เหมาะสมแล้ว ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาทำความเข้าใจและตรวจสอบสภาพการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศในปัจจุบัน และนำข้อมูลที่สำรวจและรวบรวมมาได้ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์และจัดทำแบบจำลองการจราจรและขนส่ง (Travel Demand Modeling) ทั้งยังใช้บางส่วนเป็นข้อมูลสำหรับการปรับแก้และตรวจสอบความถูกต้องของแบบจำลอง (Model Calibration and Validation) อีกด้วย



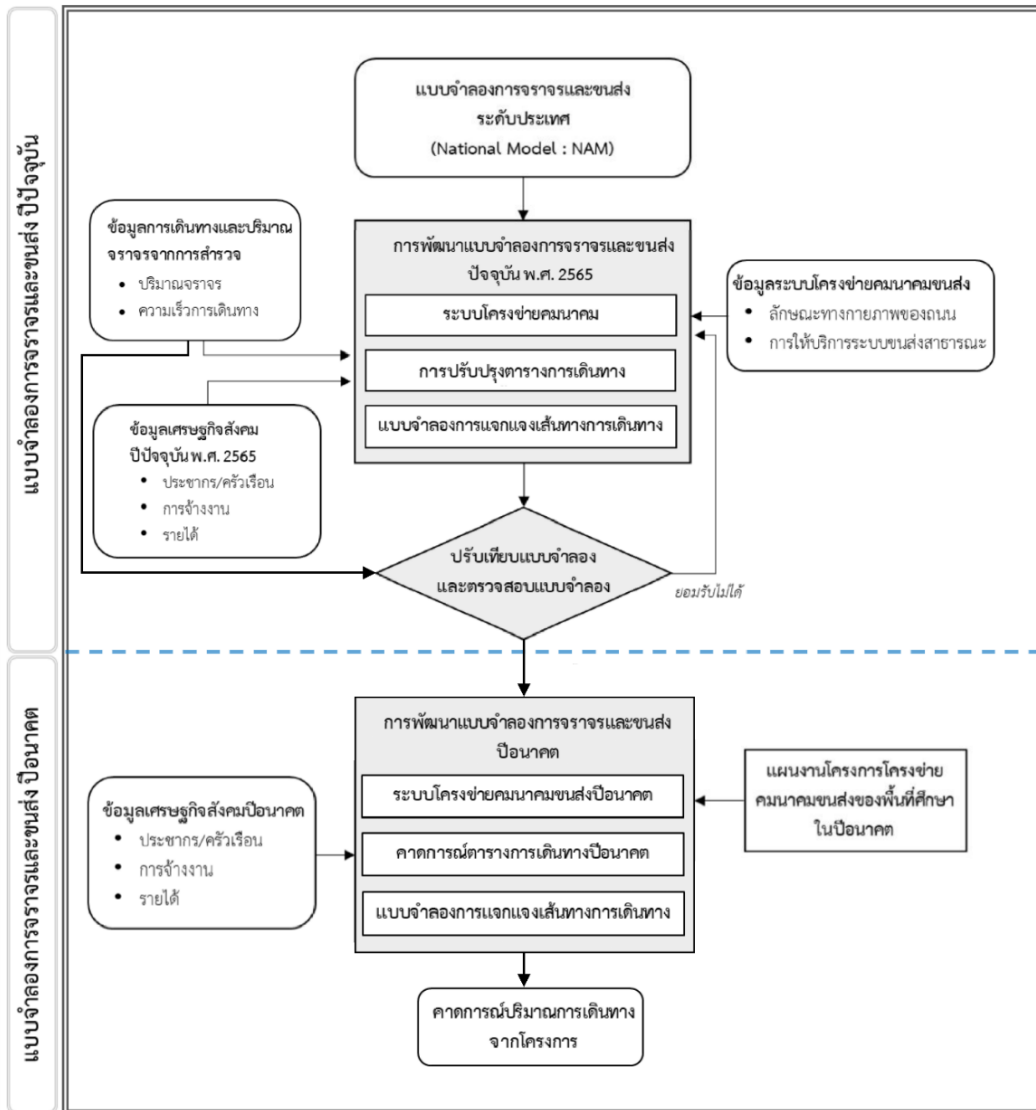
ในการศึกษานี้ ได้แบ่งประเภทการสำรวจการจราจรในพื้นที่ศึกษาของโครงการออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Classified Counts)
- การสำรวจจุดต้นทาง-ปลายทาง (Origin-Destination Survey)
- การสำรวจเวลาในการเดินทาง (Travel Time Survey)

การสำรวจนี้จะดำเนินการ เป็นเวลา 2 วันโดยสำรวจในวันทำงาน 1 วันและวันหยุดราชการ 1 วัน

3) งานจัดทำแบบจำลองด้านการจราจร (Traffic Model)

ที่ปรึกษาจะคัดกรองข้อมูลแบบจำลองที่มีอยู่และตรวจสอบความน่าเชื่อถือของแบบจำลองเบื้องต้น แล้วประยุกต์ใช้เพื่อเป็นฐานในการพัฒนาแบบจำลองในครั้งนี้ ที่ปรึกษาจะคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในปีปัจจุบัน (Base year) และคาดการณ์ปริมาณการขนส่งในอนาคต (Future years) ด้วยวิธี Four Step Model (FSM) ที่ปรึกษาจะพัฒนาแบบจำลองที่สามารถสะท้อนความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในอนาคตได้ โดยผลลัพธ์ในการวิเคราะห์ คือ การทราบถึงระดับขีดความสามารถและระดับการให้บริการ (Level of service: LOS) ของโครงข่ายทางหลวงในการรองรับความต้องการขนส่งคนและสินค้าและจุดที่อาจเกิดปัญหาคอขวด (Bottleneck) ในอนาคต ทั้งนี้ผลที่ได้เพื่อใช้สร้างแผนพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มระดับความสามารถโดยการขยายความจุ (Capacity enhancement) หรือสร้างเส้นทางใหม่ (Alternative route) สำหรับเลี่ยงพื้นที่เขตเมือง เพื่อใช้รองรับปริมาณดังกล่าว ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแสดงขั้นตอนแนวทางการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการจราจร ดังแสดงในรูปที่ 4.4-1



รูปที่ 4.4-1 แนวทางการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการจราจร

4.5 การศึกษาด้านวิศวกรรม

4.5.1 งานกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น

งานกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นในการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น เช่น แผนที่ 1:50,000 ของกรมแผนที่ทหาร ภาพถ่ายทางอากาศ มาตราส่วน 1:4,000 จุดอุปสรรคตามแนวสายทาง, ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ฯลฯ เป็นต้น เมื่อกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้นจากสภาพภูมิประเทศและข้อจำกัดต่าง ๆ แล้ว จะดำเนินการกำหนดแนวคิดของรูปตัดโครงการที่สอดคล้องกับปริมาณจราจรและบทบาทของทางเลี่ยงเมืองแต่ละสาย กำหนดชนิดของโครงสร้างชั้นทางตามสภาพทางธรณีวิทยา ผลการคาดการณ์จราจร แหล่งวัสดุ กำหนดตำแหน่งและรูปแบบสะพานข้ามลำน้ำต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางโครงการ และองค์ประกอบอื่น ๆ เท่าที่จำเป็นต่อการประเมินค่าใช้จ่าย อีกทั้งเพียงพอต่อการทำความเข้าใจ Conceptual Design ของแต่ละโครงการ ในมาตราส่วนและรูปแบบที่เหมาะสม



4.5.2 งานออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)

งานออกแบบเบื้องต้นในด้านวิศวกรรม เป็นการนำแนวเส้นทางที่ได้จากการกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น มาออกแบบโดยพิจารณาทั้งด้านงานทาง งานโครงสร้าง ธรณีวิทยา และงานอุทกวิทยา เพื่อทำการออกแบบแนวคิด (Conceptual Design) เท่าที่จำเป็นต่อการประเมินค่าใช้จ่าย อีกทั้งเพียงพอต่อการทำความเข้าใจ Conceptual Design ของแต่ละโครงการ

1. งานออกแบบเบื้องต้นด้านงานทาง

ในการออกแบบเบื้องต้นด้านงานทางจะทำการออกแบบโดยยึดถือตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และตามมาตรฐานของ AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials) โดยการออกแบบเบื้องต้นของงานทางจะประกอบด้วย

- การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ จะพิจารณาจากข้อจำกัดทั้งด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมในบริเวณทั้งพื้นที่โครงการ กำหนดแนวเส้นทางที่เป็นไปได้ตามมาตรฐานของกรมทางหลวง และดำเนินการกำหนดระดับก่อสร้างเบื้องต้นตามข้อมูลเส้นชั้นความสูง พิจารณาดำเนินการและรูปแบบทางแยก รวมถึงตำแหน่งสะพานตามแนวเส้นทางโครงการพร้อมทั้งจัดทำแบบเบื้องต้น
- การออกแบบรูปตัดตามขวาง ดำเนินการออกแบบตามมาตรฐานชั้นทาง โดยแยกตามขนาดของเขตทาง จำนวนช่องจราจร และรูปแบบเกาะกลาง
- การออกแบบทางแยกและทางแยกต่างระดับ จะพิจารณาจากความสำคัญของถนนจุดตัด ปริมาณจราจร และข้อจำกัดในบริเวณทางแยก เพื่อกำหนดรูปแบบในเบื้องต้นที่เหมาะสม

2. งานออกแบบเบื้องต้นด้านงานโครงสร้างสะพาน อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่น ๆ

ข้อกำหนดและมาตรฐานในการออกแบบโครงสร้าง โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำ และโครงสร้างอื่น ๆ จะออกแบบตามข้อกำหนดในมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับ โดยข้อกำหนดที่ใช้พิจารณามีดังต่อไปนี้

- น้ำหนักบรรทุก
- แรงจากน้ำ
- แรงลม
- แรงแผ่นดินไหว
- แรงอื่น ๆ

ในส่วนของวัสดุที่นำมาใช้พิจารณาในการออกแบบด้านงานโครงสร้าง ประกอบไปด้วย คอนกรีต เหล็กเสริม และลวดอัดแรง

3. งานออกแบบเบื้องต้นด้านปฏิวัติวิศวกรรม

งานออกแบบเบื้องต้นด้านปฏิวัติวิศวกรรม จะกำหนดรูปแบบของหน้าตัดงานก่อสร้างถนนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาด้านวิศวกรรมปฏิวัติให้ครอบคลุมประเภทและลักษณะทางกายภาพของถนนที่มีอยู่โดยทั่วไป ซึ่งสามารถแบ่งรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รูปแบบคันทาง ได้จากการสรุปข้อมูลสภาพภูมิประเทศ สภาพธรณีวิทยาและแหล่งวัสดุ โดยประเภทของโครงสร้างคันทางแบ่งเป็น สำหรับพื้นที่ดินอ่อน, สำหรับพื้นที่งานดินถม ดินตัด, สำหรับน้ำป่าไหลหลากหรือประชิดกระแสน้ำ และสำหรับพื้นที่เสี่ยงแผ่นดินไหว
- รูปแบบโครงสร้างชั้นทาง โดยข้อมูลที่จำเป็นในการนำมาใช้พิจารณาได้แก่ สภาพทางธรณีวิทยา, สภาพการจราจรคาดการณ์ และแหล่งวัสดุ

4. งานออกแบบเบื้องต้นด้านระบบระบายน้ำ

ในงานออกแบบเบื้องต้นด้านระบบระบายน้ำ จะดำเนินการศึกษา รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นทางด้านอุทกวิทยาและการระบายน้ำ ได้แก่ ข้อมูลแนวลำน้ำ คลองธรรมชาติและคลองชลประทานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ตลอดจนรายละเอียดข้อมูลพื้นที่น้ำท่วมซ้ำซาก เป็นต้น รวมถึงข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จะเกี่ยวข้องกับการพิจารณาการออกแบบเบื้องต้นระบบระบายน้ำที่มีความเหมาะสม ขนาดของอาคารระบายน้ำสอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน นอกจากนี้จะทำการสอบถามกับทางเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในพื้นที่เพิ่มเติม เกี่ยวกับประวัติของสายทางต่าง ๆ (Road Inventory) ถึงรายละเอียดของสภาพปัญหาการระบายน้ำ และพื้นที่น้ำท่วมในพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อใช้กำหนดเป็นความสำคัญสำหรับแนวทางประกอบการพิจารณาในการวางแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมือง

4.6 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

รวบรวมตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการที่ทำการศึกษา เพื่อประโยชน์ในการกำหนดโครงการทางเลี่ยงเมืองที่มีความเหมาะสม โดยจัดทำฐานข้อมูลในรูปแบบที่นำเสนอรายละเอียดพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมต่าง ๆ อย่างชัดเจน จากนั้นดำเนินการตรวจสอบการเข้าข่าย IEE/EIA ของทุกโครงการทางเลี่ยงเมือง และรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันของโครงการทางเลี่ยงเมืองดังกล่าวให้ครอบคลุมองค์ประกอบทั้ง 4 องค์ประกอบหลัก ทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยวิธี Checklist จัดทำมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมถึงการประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองต่อไป

4.7 การมีส่วนร่วมของประชาชน

ในการดำเนินการศึกษาจำเป็นต้องมีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเป็นกระบวนการหนึ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดขึ้นทั้งในรูปแบบของการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร และการรับฟังความคิดเห็นเพื่อให้ประชาชนหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มี

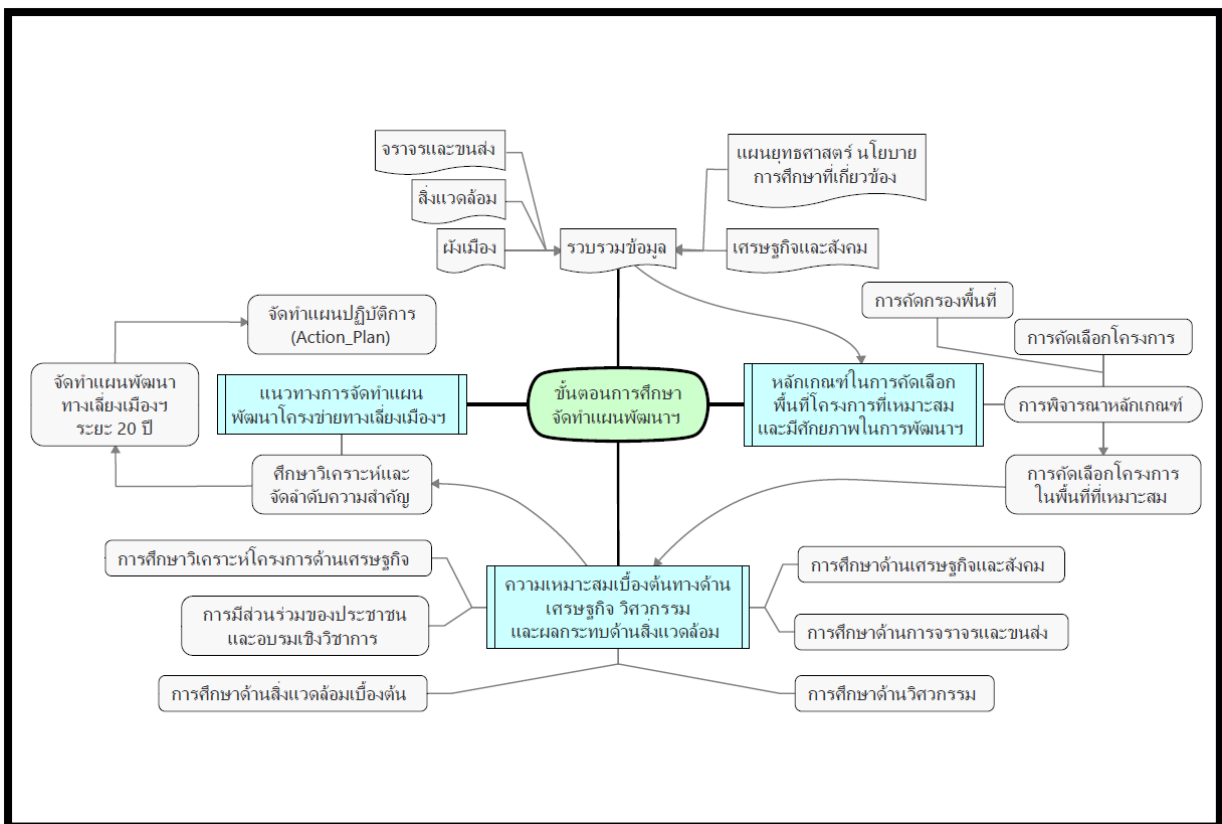
โอกาสแสดงทัศนะ แลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็น เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสม และเป็นที่ยอมรับร่วมกัน โดยโครงการได้กำหนดให้มีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนตลอดระยะเวลาศึกษาโครงการ

4.8 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

ศึกษาและประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น ค่าเวนคืนที่ดิน ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน ค่าออกแบบ ค่าบำรุงรักษาตลอดอายุการวิเคราะห์โครงการ วิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (road user cost) การประเมินผลประโยชน์ของโครงการ และการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ

4.9 การจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง

ในการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง ที่ปรึกษาได้กำหนดขั้นตอนการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองดังแสดงในรูปที่ 4.9-1 สำหรับแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองจะเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการศึกษา โดยจะนำผลของความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาใช้ศึกษาวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญ จากนั้นนำผลที่ได้ไปจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองฯ ระยะ 20 ปี และนำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในที่สุด โดยที่ปรึกษาได้วางแนวทางการในการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาฯ ดังนี้



รูปที่ 4.9-1 แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง



1) การวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญ

การใช้แนวความคิดและหลักการในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการต่าง ๆ เช่น การจัดลำดับความสำคัญของโครงการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาทางหลวงปี 2560 - 2569 การศึกษาและจัดทำข้อมูลการจำแนกลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการทางหลวง (Road Hierarchy) (2563) เป็นต้น และนำมาวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดลำดับความสำคัญที่มีความชัดเจนเหมาะสม สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดลำดับชั้นของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การแก้ปัญหาจราจร และการเชื่อมโยงพื้นที่ แนวทางในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ จะใช้หลักการในการหาค่าน้ำหนักของปัจจัยหลักและปัจจัยรองที่มีผลต่อโครงการ ตัวอย่างของปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อโครงการ ประกอบด้วย

- **ปัจจัยด้านนโยบาย** คำนึงถึง ความสอดคล้องของโครงการต่อนโยบายและแผนการพัฒนาทั้งในระดับพื้นที่ ภูมิภาค และระดับประเทศ รวมทั้งโครงการที่สามารถส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่
- **ปัจจัยด้านวิศวกรรมและจราจร** คำนึงถึง ลักษณะโครงข่ายการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ แนวเส้นทาง โค้งแนวราบ โค้งแนวตั้ง โครงสร้างและรูปแบบชั้นทาง โครงสร้างและรูปแบบสะพาน สภาพกายภาพ การออกแบบทางวิศวกรรม และการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่ เป็นต้น
- **ปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์** คำนึงถึง ผลประโยชน์ด้านเศรษฐศาสตร์ (EIRR) ที่เกิดขึ้นกับโครงการ เป็นต้น
- **ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม** คำนึงถึง ผลกระทบของโครงการต่อสิ่งแวดล้อม ข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการ เป็นต้น

การประมาณค่าน้ำหนักเบื้องต้นของแต่ละปัจจัยจะใช้วิธี Analytic Hierarchy Process (AHP) ซึ่งจะใช้ Expert Judgment โดยที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดรายละเอียดของปัจจัยหลักและปัจจัยรองตามลำดับชั้น และทำการให้คะแนนในแต่ละโครงการภายใต้ค่าน้ำหนักที่ได้ การจัดลำดับความสำคัญของโครงการจะจัดตามค่าคะแนนที่คำนวณได้

2) การจัดทำแผนทางเลี้ยวเมือง ระยะ 20 ปี

ในการจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมือง ระยะ 20 ปี ที่ปรึกษาจะนำผลจากการจัดลำดับความสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญ นำมาวิเคราะห์ร่วมกับการจัดสรรงบประมาณประจำปีของกรมทางหลวง โดยจะคำนึงถึงความเท่าเทียมกันของการกระจายงบประมาณในแต่ละจังหวัดหรือภูมิภาค (Equity Issue) โดยพิจารณาภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี และลักษณะข้อจำกัดทางกฎหมายสิ่งแวดล้อมรวมถึงกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แผนงานสามารถนำไปสู่การดำเนินโครงการ (Implement) ได้จริง และตรงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยในการจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค ระยะ 20 ปี จะทำการแบ่งกลุ่มของการพัฒนาของโครงการออกเป็น 3 กลุ่ม คือ



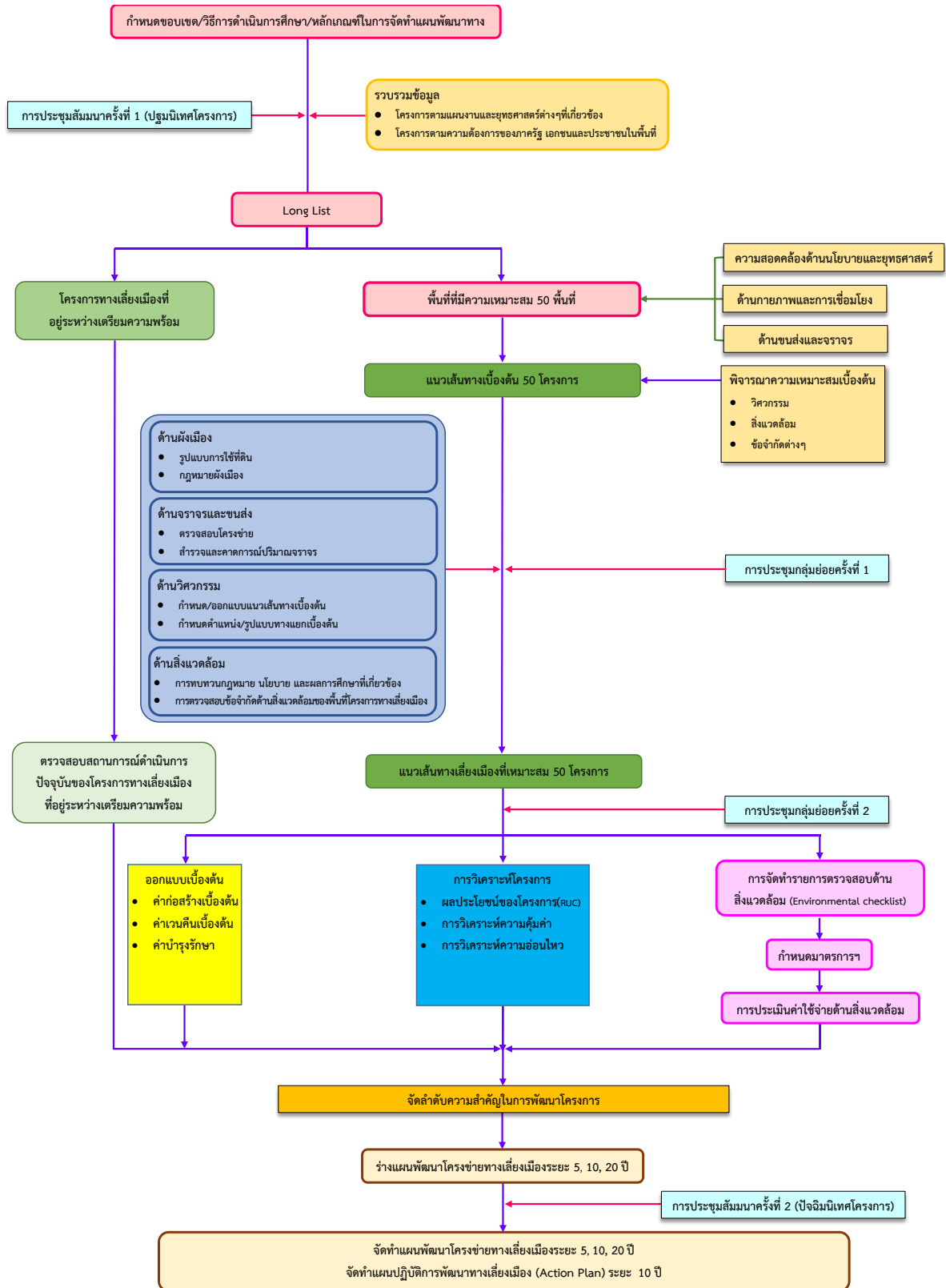
- **กลุ่มการพัฒนาระยะสั้น** โครงการในกลุ่มนี้จะเป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการได้ทันที หรือต้องดำเนินการขอความเห็นชอบจากหน่วยงาน แต่ใช้เวลาในกระบวนการขอความเห็นชอบไม่นานมากนัก มีข้อจำกัดในด้านสิ่งแวดล้อมน้อย และมีปัญหาด้านการจราจรที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการแก้ปัญหา
- **กลุ่มการพัฒนาระยะกลาง** โครงการในกลุ่มนี้จะเป็นโครงการที่ยังไม่สามารถดำเนินการโครงการได้ทันที เช่น จำเป็นต้องขอความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น และมีสภาพปัญหาด้านการจราจรที่ยังไม่จำเป็นเร่งด่วน
- **กลุ่มการพัฒนาระยะยาว** โครงการในกลุ่มนี้จะเป็นโครงการที่ไม่สามารถดำเนินการได้ในระยะเวลาอันใกล้ เนื่องจากจำเป็นต้องดำเนินการขอความเห็นชอบจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือต้องดำเนินการศึกษาความเหมาะสมฯ และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

3) การจัดทำแผนปฏิบัติการ (ACTION PLAN) ระยะ 10 ปี

การจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) มีเป้าหมายในการนำโครงการต่าง ๆ ที่มีความพร้อมในการดำเนินโครงการ (Implement) ได้ทันที และมีศักยภาพที่สามารถแก้ไขปัญหาด้านการจราจรอย่างเร่งด่วน ทั้งนี้ในขั้นตอนของการจัดทำแผน จะทำการนำเสนอช่วงระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมของโครงการ เช่น การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การสำรวจและออกแบบรายละเอียด การจัดการมลพิษที่ติดดิน และกระบวนการการอนุมัติโครงการตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

5. ขั้นตอนการดำเนินงาน

การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค เพื่อให้ได้มาซึ่งแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค มีขั้นตอนการดำเนินงาน (ตามขอบเขตการศึกษาในรายการข้อกำหนด) แสดงดัง **รูปที่ 5-1**



รูปที่ 5-1 ภาพรวมของขั้นตอนการดำเนินงาน



ขั้นตอนการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาฯ สามารถแบ่งได้เป็น 4 กลุ่มใหญ่ โดยมีองค์ประกอบของเนื้องานเบื้องต้นในแต่ละกลุ่มดังนี้

1. **กลุ่มรวบรวมข้อมูล** ประกอบด้วย
 - 1.1 การทบทวนการศึกษาและพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
 - ทบทวนแผนยุทธศาสตร์และนโยบาย
 - ทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
 - 1.2 การรวบรวมข้อมูลด้านอื่นๆ เพื่อประกอบการพิจารณาหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกฯ
 - ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม
 - ข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง
 - ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม
 - ข้อมูลด้านผังเมือง ผังภาค
2. **กลุ่มหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนา** ประกอบด้วย
 - 2.1 การพิจารณาหลักเกณฑ์ ได้แก่
 - หลักเกณฑ์ในการคัดกรองพื้นที่
 - หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการ
 - 2.2 การคัดเลือกโครงการในพื้นที่ที่เหมาะสม
3. **กลุ่มความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม** ประกอบด้วย
 - 3.1 การศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
 - ศึกษาสำรวจ/รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม
 - ศึกษาและวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจสังคมรวมทั้งปัจจัยอื่นที่มีผลต่อการจราจรในอนาคต
 - 3.2 การศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง
 - งานรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง
 - งานจัดทำแบบจำลองด้านการจราจร (Traffic Model)
 - 3.3 การศึกษาด้านวิศวกรรม
 - งานกำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น
 - งานออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design)
 - งานประเมินค่าก่อสร้าง ค่าจัดกรรมสิทธิ์ ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายทางสิ่งแวดล้อม



3.4 การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

- ดำเนินการจัดทำฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS)
- รวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน จากการคัดเลือกตามข้อ 4.5.2
- นำข้อมูลจากการรวบรวมข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ในพื้นที่โครงการที่ได้รับคัดเลือก เพื่อพัฒนาเป็นโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง
- หากพบประเด็นที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จะเสนอมาตรการป้องกันแก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและประเมินค่าใช้จ่ายทางด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อใช้พิจารณาประกอบในการจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมือง

3.5 การมีส่วนร่วมของประชาชนและอบรมเชิงวิชาการ

- การนำเสนอแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน
- การจัดทำเอกสารเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อ และจัดทำ Website
- การจัดประชุมเพื่อนำเสนอรายละเอียดของโครงการ
 - 1) การประชุมปฐมนิเทศโครงการ
 - 2) การประชุมกลุ่มย่อย
 - 3) การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ
- การจัดเตรียมบุคลากรในการดำเนินงาน
- การจัดทำเอกสารประกอบการประชุมและสิ่งพิมพ์
- การรวบรวมข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากการประชุม
- การประชาสัมพันธ์โครงการ
- การอบรมเชิงวิชาการ

3.6 การศึกษาวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐกิจ

- งานประเมินเงินลงทุนโครงการ
- งานประเมินค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ทาง (Road User Cost)
- งานประเมินผลประโยชน์ของโครงการ
- งานวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ

4. กลุ่มแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาโครงข่ายทางเลี่ยงเมืองฯ ประกอบด้วย

4.1 การวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญ

4.2 การจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองฯ ระยะ 20 ปี

4.3 การจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan)



6. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก ประกอบด้วย

6.1 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ทั้งพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมายและตามมติคณะรัฐมนตรีบริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ และ โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์ ตลอดจนพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมรวมถึงโบราณสถาน และแหล่งโบราณคดี มีรายละเอียดแยกแต่ละโครงการดังนี้

1) โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์

- **พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย แสดงดังตารางที่ 6.1-1 และรูปที่ 6.1-1

ตารางที่ 6.1-1 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์

| พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย | พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) | พื้นที่ (ไร่) | แนวตัดผ่าน | อยู่ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร |
|--------------------------|-------------------------|---------------|------------|---------------------------------|
| ป่าสงวนแห่งชาติ | | | | |
| ป่าเมืองไผ่ | 14.56 | 9,100 | / | / |

- **พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญแต่อย่างใด

- **แหล่งมรดกโลก** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลแหล่งมรดกโลก ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบแหล่งมรดกโลกแต่อย่างใด



- **พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง
แนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด
- **พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
โครงการ พบว่า พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ของลุ่มน้ำมูล ดังตารางที่ 6.1-2 และ
รูปที่ 6.1-2

ตารางที่ 6.1-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์

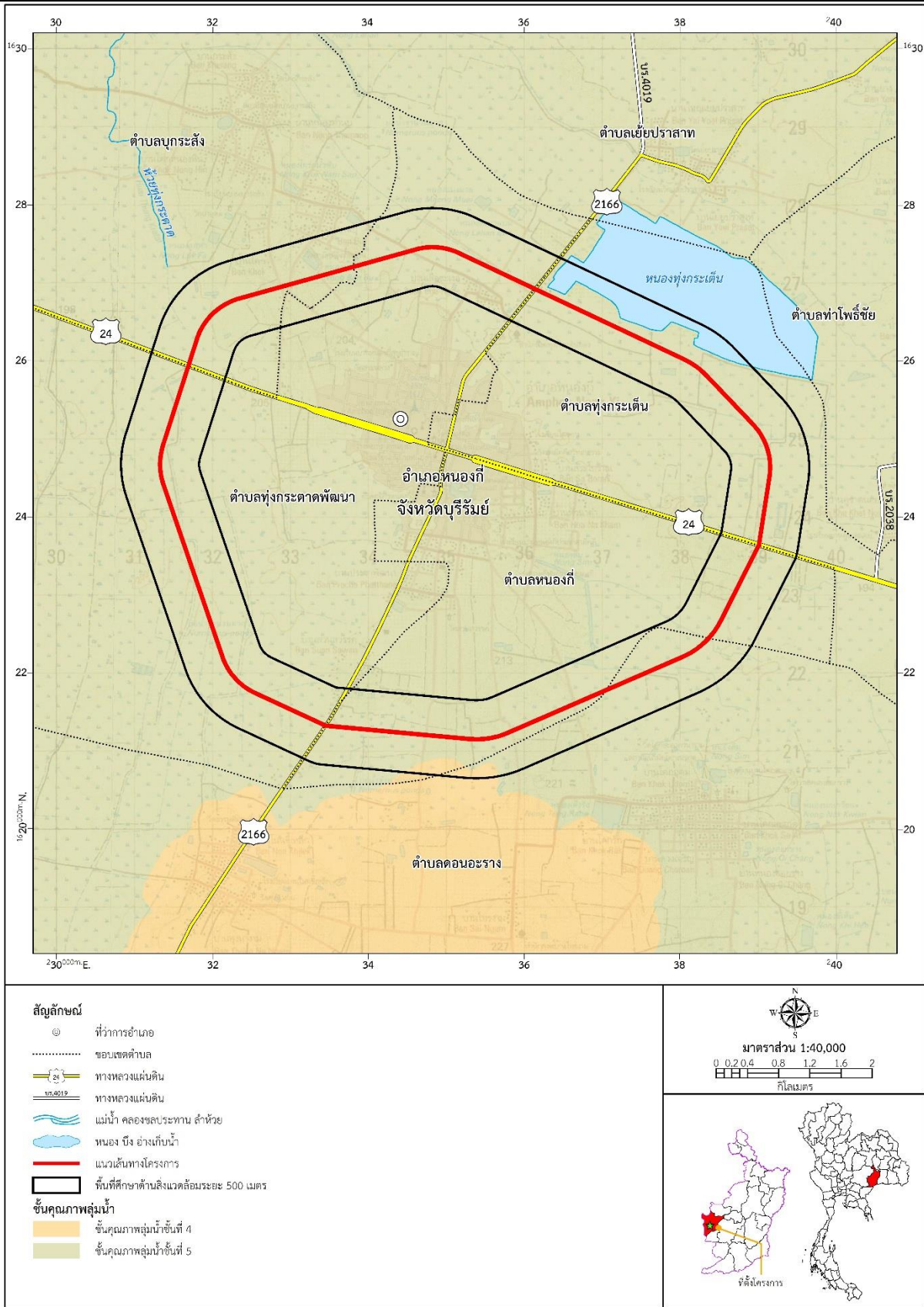
| พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ | | | |
|----------------------------|-------------------------|------------------|---------------------|
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ | พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) | พื้นที่ (ไร่) | หมายเหตุ |
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 | 0.19 | 118.75 | อยู่ในระยะ 500 เมตร |
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 | 22.02 | 13,762.50 | ตัดผ่าน |
| รวม | 22.21 | 13,881.25 | |

- **โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี** ในพื้นที่ของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบจากระบบภูมิสารสนเทศโครงการสำรวจแหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม กรม
ศิลปากร, 2566 ในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบโบราณสถาน แหล่ง
โบราณคดีแต่อย่างใด
- **พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง
แนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ ศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง
รายละเอียดดังตารางที่ 6.1-3 และรูปที่ 6.1-3

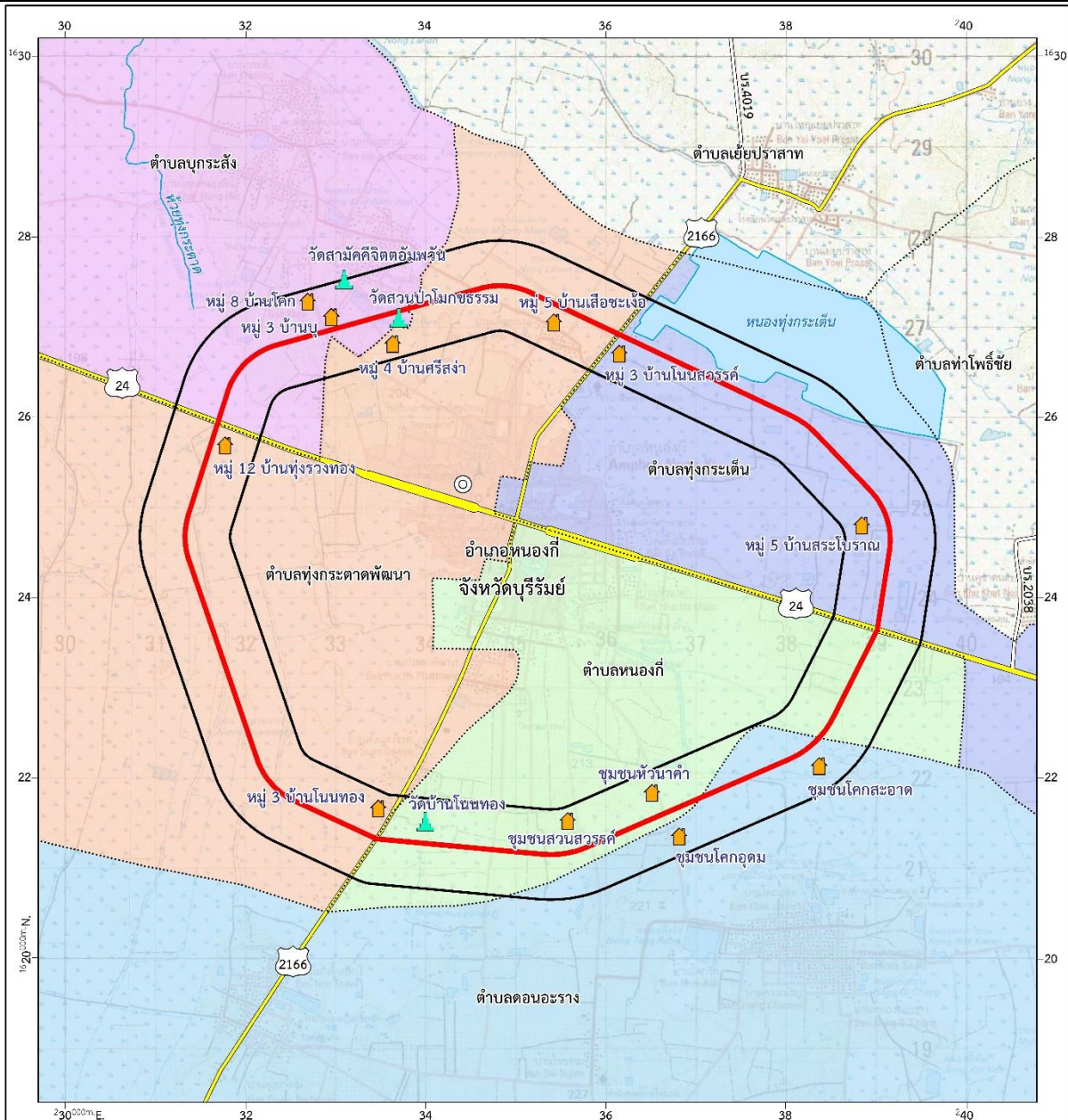
ตารางที่ 6.1-3

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์

| ลำดับ | รายชื่อ | ประเภทพื้นที่ อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อม | ที่ตั้ง | | | ระยะห่างจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร) |
|-------|-----------------------|---|----------|---------|-----------|--|
| | | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | |
| 1 | วัดสวนป่าโมกข์ธรรม | ศาสนสถาน | บุงระสัง | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 68.26 |
| 2 | วัดสามัคคีจิตตอมโพวัน | ศาสนสถาน | บุงระสัง | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 473.01 |
| 3 | วัดบ้านโนนทอง | ศาสนสถาน | หนองกี่ | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 245.64 |



รูปที่ 6.1-2 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในพื้นที่โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์



| | | |
|--|--|---|
| <p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ☉ ที่ว่าการอำเภอ ขอบเขตตำบล — (สี) — ทางหลวงแผ่นดิน — (สี) — ทางหลวงแผ่นดิน ~ แม่น้ำ คลองชลประทาน ลำห้วย หนอง บึง อ่างเก็บน้ำ — (สีแดง) — แนวเส้นทางโครงการ □ พื้นที่ศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมระยะ 500 เมตร <p>พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> 🏠 ชุมชน/หมู่บ้าน 🌳 ศาลาถาวร | <p>พื้นที่ศึกษา</p> <p>- อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์</p> <ul style="list-style-type: none"> 🟡 ตำบลดอนอระยาง 🟠 ตำบลทุ่งกระตาดพัฒนา 🟢 ตำบลทุ่งกระเด็น 🟣 ตำบลบุกระสัง 🟤 ตำบลหนองกี่ | <p>W E</p> <p>มาตราส่วน 1:40,000</p> <p>0 0.2 0.4 0.8 1.2 1.6 2</p> <p>กิโลเมตร</p> |
| | | <p>จังหวัดโครงการ</p> |

รูปที่ 6.1-3 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์



- ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีชุมชน/หมู่บ้าน ทั้งหมด 12 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 6.1-4 และรูปที่ 6.1-3

ตารางที่ 6.1-4 ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอหนองกี่ จังหวัดบุรีรัมย์

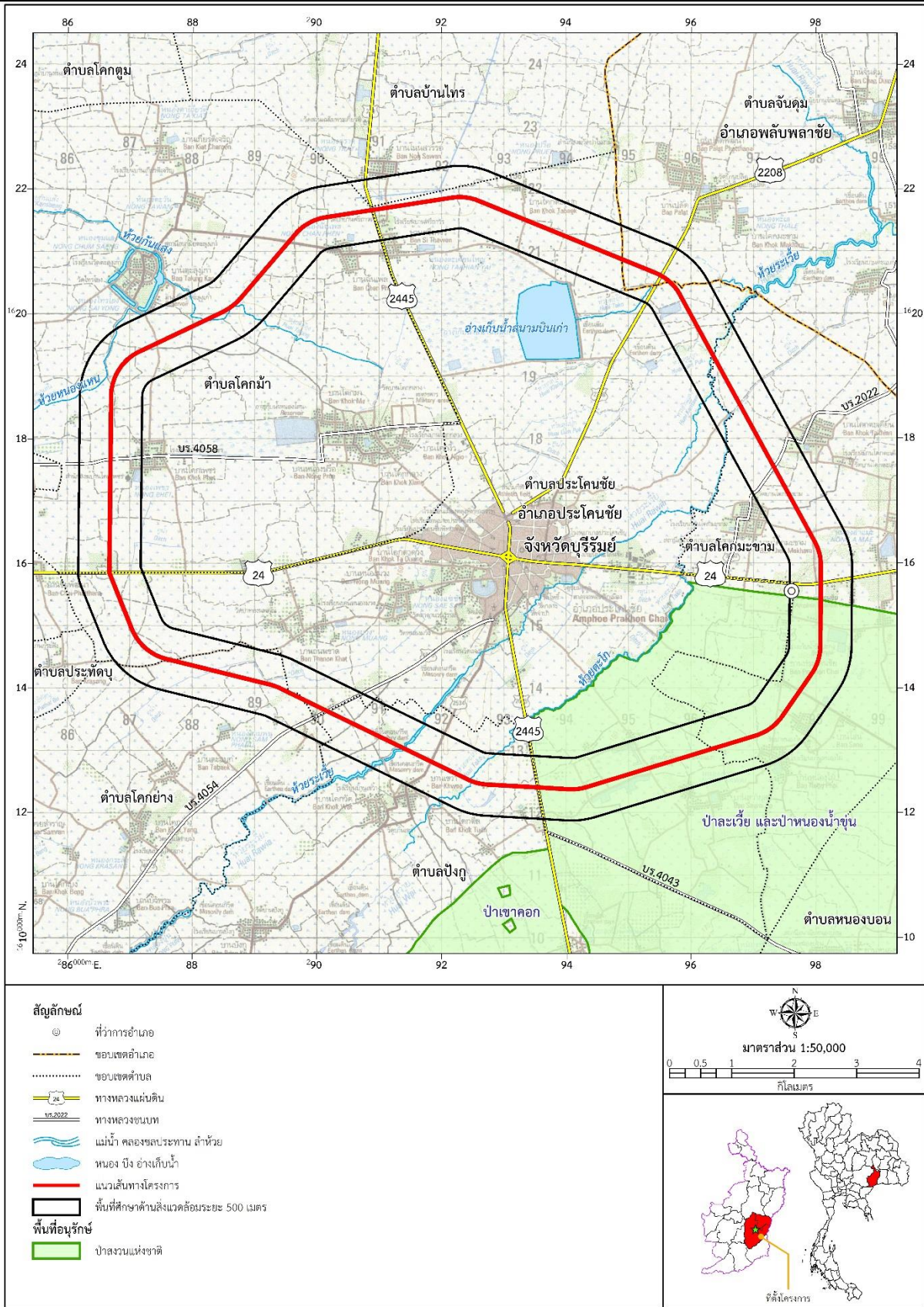
| ลำดับ | รายชื่อ | ที่ตั้ง | | | ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร) |
|-------|------------------------|-----------------|---------|-----------|---|
| | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | |
| 1 | หมู่ 3 บ้านบุ | บุกระสัง | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 73.34 |
| 2 | หมู่ 8 บ้านโคก | บุกระสัง | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 446.16 |
| 3 | หมู่ 12 บ้านทุ่งรวงทอง | ทุ่งกระตาดพัฒนา | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 134.88 |
| 4 | หมู่ 3 บ้านโนนทอง | ทุ่งกระตาดพัฒนา | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 350.72 |
| 5 | หมู่ 5 บ้านเสือชะเง้อ | ทุ่งกระตาดพัฒนา | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 159.91 |
| 6 | หมู่ 4 บ้านศรีสง่า | ทุ่งกระตาดพัฒนา | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 307.94 |
| 7 | ชุมชนสวนสวรรค์ | หนองกี่ | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 420.19 |
| 8 | ชุมชนหัวนาคำ | หนองกี่ | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 253.35 |
| 9 | ชุมชนโคกอุดม | ดอนอระวาง | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 305.05 |
| 10 | ชุมชนโคกสะอาด | ดอนอระวาง | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 249.94 |
| 11 | หมู่ 5 บ้านสระโบราณ | ทุ่งกระเต็น | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 271.10 |
| 12 | หมู่ 3 บ้านโนนสวรรค์ | ทุ่งกระเต็น | หนองกี่ | บุรีรัมย์ | 103.31 |

2) โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์

- พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย แสดงดังตารางที่ 6.1-5 และรูปที่ 6.1-4

ตารางที่ 6.1-5 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์

| พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย | พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) | พื้นที่ (ไร่) | แนวตัดผ่าน | อยู่ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร |
|-----------------------------|-------------------------|---------------|------------|----------------------------------|
| ป่าสงวนแห่งชาติ | | | | |
| ป่าละเวีย และป่าหนองน้ำขุ่น | 6.18 | 3,862.50 | / | / |



รูปที่ 6.1-4 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์

- **พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญแต่อย่างใด
- **แหล่งมรดกโลก** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลแหล่งมรดกโลก ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบแหล่งมรดกโลกแต่อย่างใด
- **พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด
- **พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ของลุ่มน้ำมูล ดังตารางที่ 6.1-6 และรูปที่ 6.1-5

ตารางที่ 6.1-6 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์

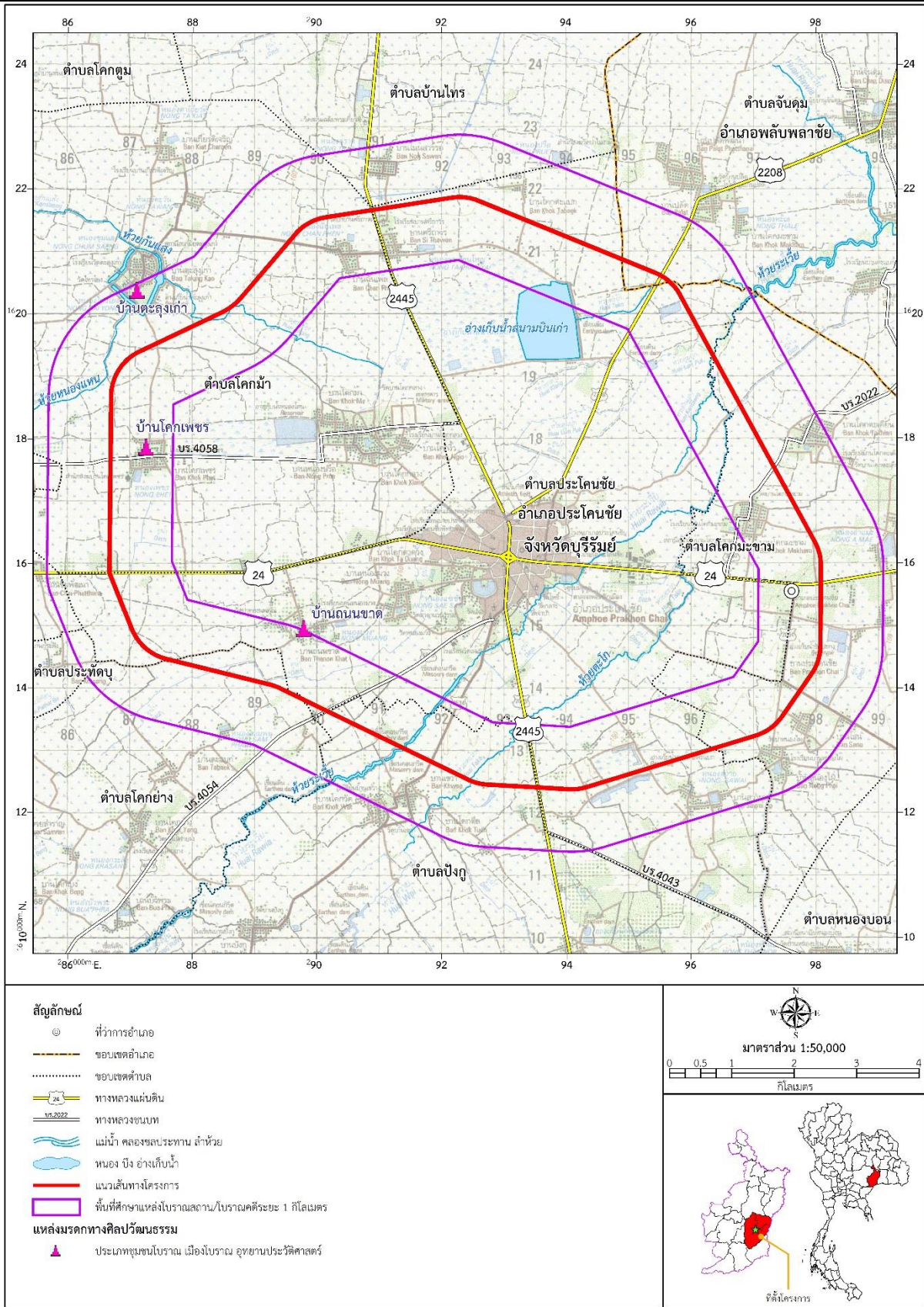
| พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ | | | |
|----------------------------|-------------------------|---------------|----------|
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ | พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) | พื้นที่ (ไร่) | หมายเหตุ |
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 | 33.31 | 20,818.75 | ตัดผ่าน |
| รวม | 33.31 | 20,818.75 | |

- **โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี** ในพื้นที่ของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบจากระบบภูมิสารสนเทศโครงการสำรวจแหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรมกรมศิลปากร, 2566 ในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี จำนวน 3 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 6.1-7 และรูปที่ 6.1-6

ตารางที่ 6.1-7

โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์

| ลำดับ | รายชื่อ | ที่ตั้ง | | | รายละเอียดการขึ้นทะเบียน | ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร) |
|-------|---------------|---------|-----------|-----------|--------------------------|---|
| | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | | |
| 1 | บ้านถนนขาด | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | ยังไม่ขึ้นทะเบียน | 971.34 |
| 2 | บ้านตะลุงเก่า | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | ยังไม่ขึ้นทะเบียน | 881.15 |
| 3 | บ้านโคกเพชร | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | ยังไม่ขึ้นทะเบียน | 615.13 |



รูปที่ 6.1-6 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี้ยวเมือง
อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์



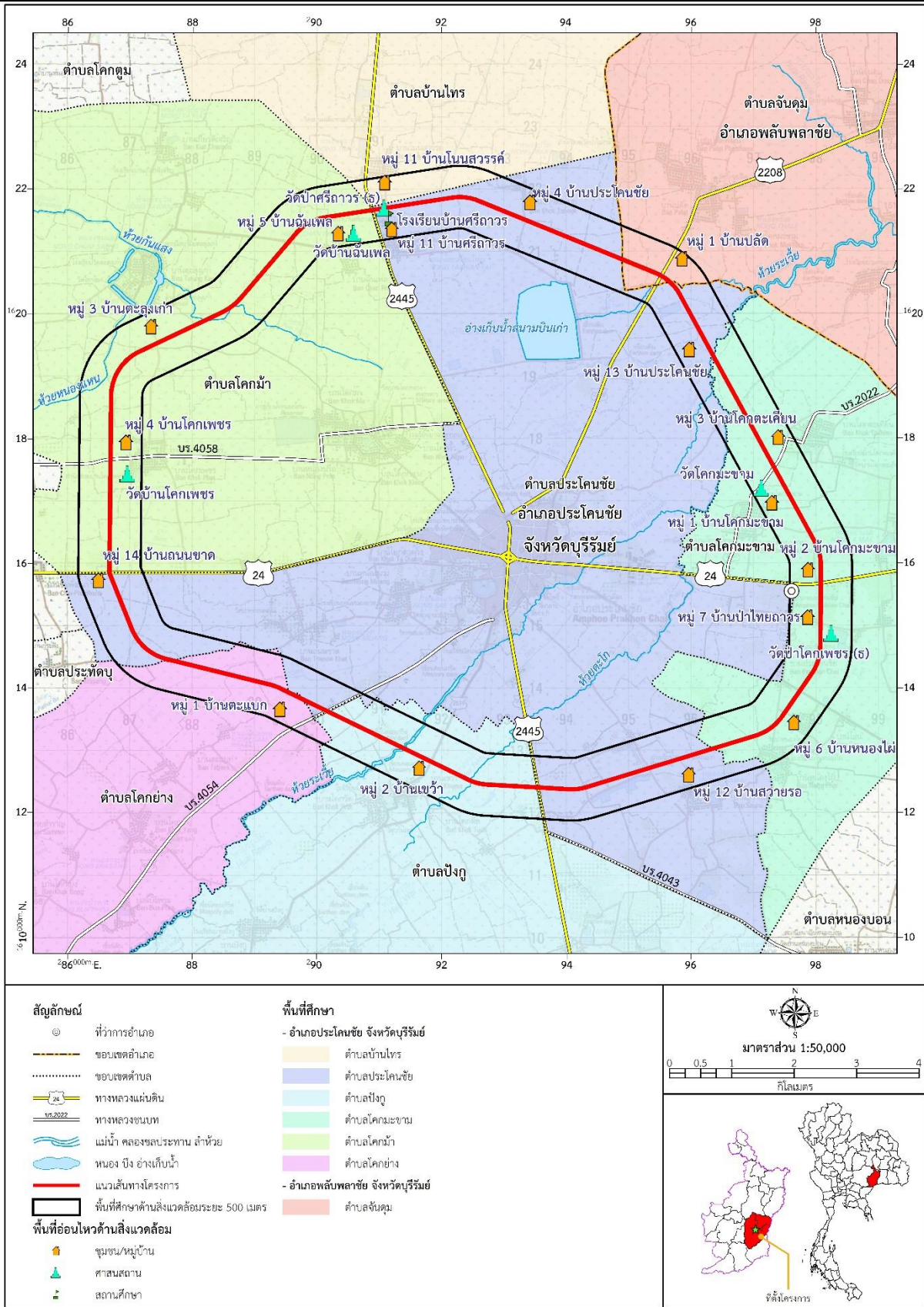
● **พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์**

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ศาสนสถาน จำนวน 5 แห่ง และสถานศึกษา จำนวน 1 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 6.1-8 และรูปที่ 6.1-7

ตารางที่ 6.1-8

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์

| ลำดับ | รายชื่อ | ประเภทพื้นที่ อ่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อม | ที่ตั้ง | | | ระยะห่างจาก กึ่งกลางแนวเส้นทาง โครงการ (เมตร) |
|-------|---------------------|---|-----------|-----------|-----------|---|
| | | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | |
| 1 | โรงเรียนบ้านศรีถาวร | สถานศึกษา | ประโคนชัย | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 303.61 |
| 2 | วัดป่าศรีถาวร (ธ) | ศาสนสถาน | ประโคนชัย | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 115.13 |
| 3 | วัดป่าโคกเพชร (ธ) | ศาสนสถาน | โคกมะขาม | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 87.71 |
| 4 | วัดโคกมะขาม | ศาสนสถาน | โคกมะขาม | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 445.65 |
| 5 | วัดบ้านฉันทพล | ศาสนสถาน | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 474.82 |
| 6 | วัดบ้านโคกเพชร | ศาสนสถาน | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 258.47 |



รูปที่ 6.1-7 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอบ้านไทร จังหวัดบุรีรัมย์



- ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีชุมชน/หมู่บ้าน ทั้งหมด 17 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 6.1-9 และรูปที่ 6.1-7

ตารางที่ 6.1-9 ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์

| ลำดับ | รายชื่อ | ที่ตั้ง | | | ระยะห่างจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร) |
|-------|-----------------------|-----------|------------|-----------|--|
| | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | |
| 1 | หมู่ 14 บ้านถนนขาด | ประโคนชัย | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 209.33 |
| 2 | หมู่ 12 บ้านสวายสอ | ประโคนชัย | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 392.36 |
| 3 | หมู่ 13 บ้านประโคนชัย | ประโคนชัย | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 387.72 |
| 4 | หมู่ 4 บ้านประโคนชัย | ประโคนชัย | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 180.73 |
| 5 | หมู่ 11 บ้านศรีถาวร | ประโคนชัย | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 514.29 |
| 6 | หมู่ 1 บ้านตะแบก | โคกย่าง | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 446.81 |
| 7 | หมู่ 2 บ้านเขว้า | ปังกู | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 261.16 |
| 8 | หมู่ 6 บ้านหนองไผ่ | โคกมะขาม | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 176.99 |
| 9 | หมู่ 7 บ้านไทยถาวร | โคกมะขาม | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 115.31 |
| 10 | หมู่ 2 บ้านโคกมะขาม | โคกมะขาม | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 164.02 |
| 11 | หมู่ 1 บ้านโคกมะขาม | โคกมะขาม | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 379.93 |
| 12 | หมู่ 3 บ้านโคกตะเคียน | โคกมะขาม | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 294.03 |
| 13 | หมู่ 11 บ้านโนนสวรรค์ | บ้านไทร | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 432.25 |
| 14 | หมู่ 5 บ้านฉันทเพล | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 401.16 |
| 15 | หมู่ 3 บ้านตะลุงเก่า | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 308.33 |
| 16 | หมู่ 4 บ้านโคกเพชร | โคกม้า | ประโคนชัย | บุรีรัมย์ | 221.97 |
| 17 | หมู่ 1 บ้านปลัด | จันตุ่ม | พลับพลาชัย | บุรีรัมย์ | 477.05 |

3) โครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์

- พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย แสดงดังตารางที่ 6.1-10 และรูปที่ 6.1-8



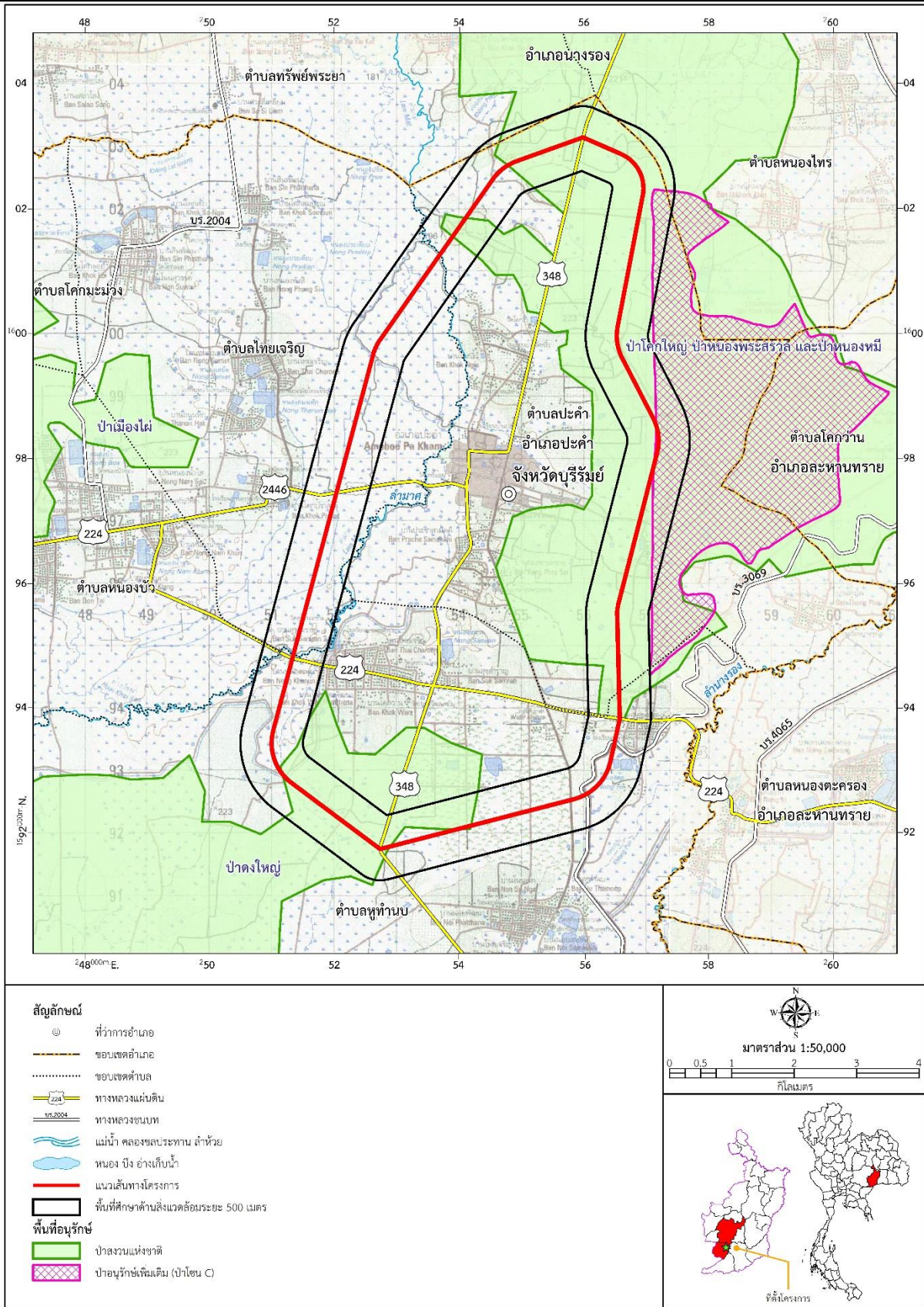
ตารางที่ 6.1-10 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่ศึกษาของโครงการเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์

| พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย | พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) | พื้นที่ (ไร่) | แนวตัดผ่าน | อยู่ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร |
|--|-------------------------|---------------|------------|-------------------------------------|
| ป่าสงวนแห่งชาติ | | | | |
| ป่าโคกใหญ่ ป่าหนองพระสรवल และป่าหนองหมี | 11.37 | 7,106.25 | / | / |
| ป่าดงใหญ่ | 2.53 | 1,581.25 | / | / |
| ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (ป่าโซน C) | | | | |
| ป่าโคกใหญ่ฯ | 1.57 | 981.25 | / | / |

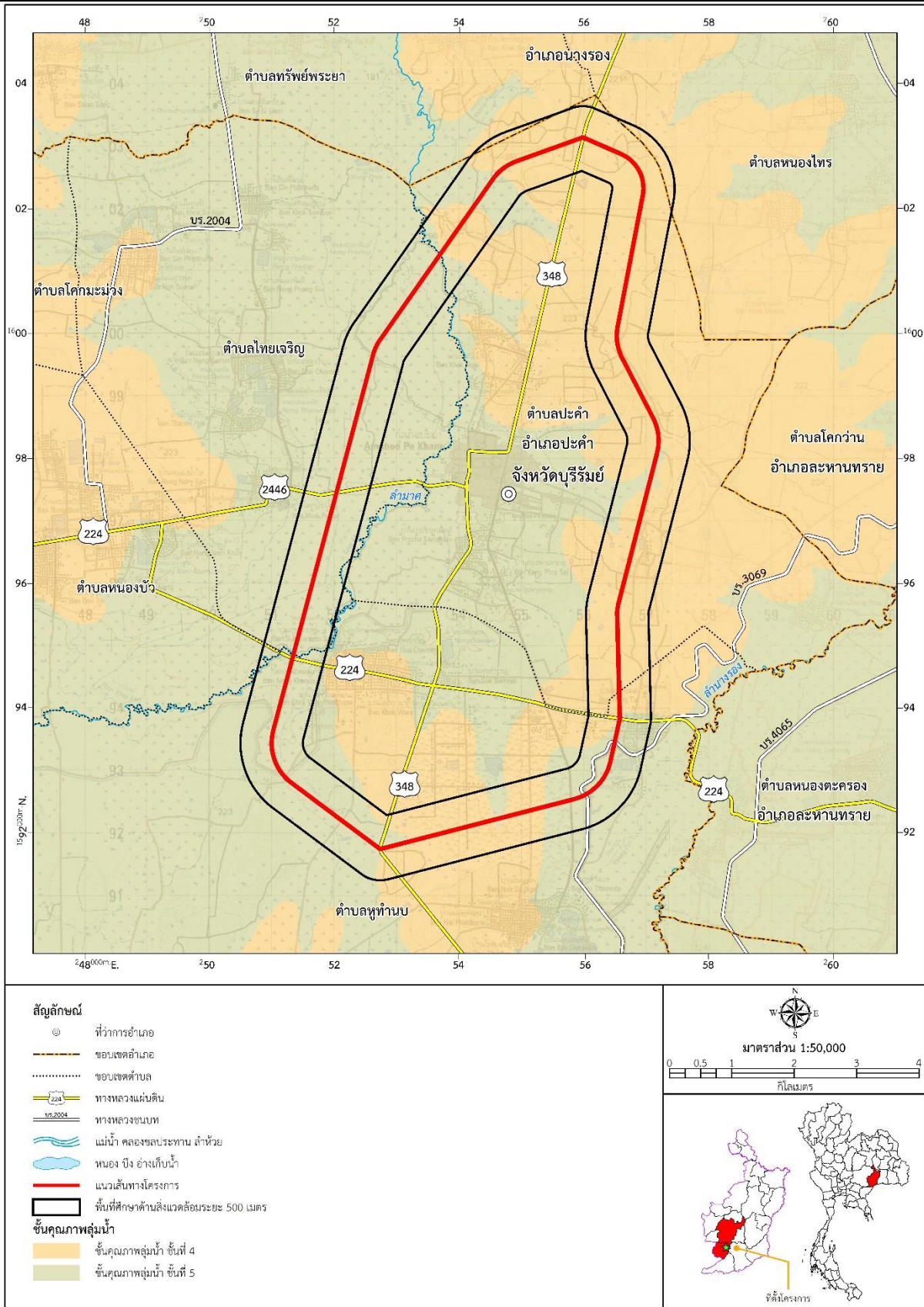
- **พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลาง
แนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญแต่อย่างใด
- **แหล่งมรดกโลก** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลแหล่งมรดกโลก ในพื้นที่ศึกษาระยะ 2 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
โครงการ ไม่พบแหล่งมรดกโลกแต่อย่างใด
- **พื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง
แนวเส้นทางโครงการ ไม่พบพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด
- **พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ** ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลาง
แนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ของลุ่มน้ำมูล ดังตาราง
ที่ 6.1-11 และรูปที่ 6.1-9

ตารางที่ 6.1-11 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์

| พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ | | | |
|----------------------------|-------------------------|------------------|----------|
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ | พื้นที่ (ตารางกิโลเมตร) | พื้นที่ (ไร่) | หมายเหตุ |
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 | 14.62 | 9,137.50 | ตัดผ่าน |
| ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 | 14.26 | 8,912.50 | ตัดผ่าน |
| รวม | 28.88 | 18,050.00 | |



รูปที่ 6.1-8 พื้นที่อนุรักษ์ตามกฎหมาย ในพื้นที่โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์



รูปที่ 6.1-9 พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำในพื้นที่โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์



- โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบจากระบบภูมิสารสนเทศโครงการสำรวจแหล่งมรดกทางศิลปวัฒนธรรม กรมศิลปากร, 2566 ในพื้นที่ศึกษาระยะ 1 กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี จำนวน 3 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 6.1-12 และรูปที่ 6.1-10

ตารางที่ 6.1-12

โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์

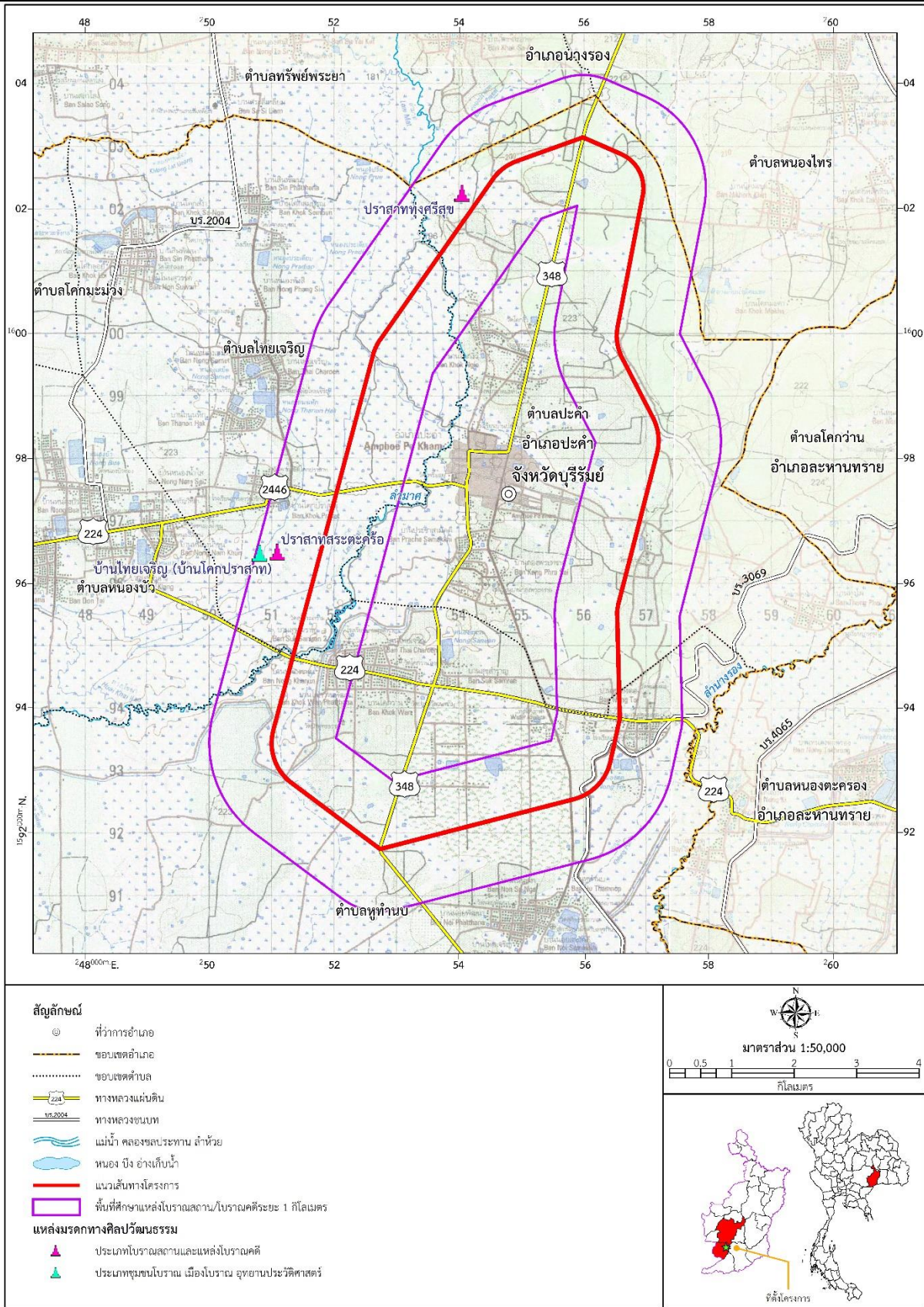
| ลำดับ | รายชื่อ | ที่ตั้ง | | | รายละเอียดการขึ้นทะเบียน | ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร) |
|-------|------------------------------|----------|-------|-----------|--------------------------|---|
| | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | | |
| 1 | ปราสาททุ่งศรีสุข | ปะคำ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | ยังไม่ขึ้นทะเบียน | 234.49 |
| 2 | ปราสาทสระตะคร้อ | ไทยเจริญ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | ยังไม่ขึ้นทะเบียน | 563.28 |
| 3 | บ้านไทยเจริญ (บ้านโคกปราสาท) | ไทยเจริญ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | ยังไม่ขึ้นทะเบียน | 655.41 |

- พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์ จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบว่า มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่ ศาสนสถาน จำนวน 2 แห่ง และสถานศึกษา จำนวน 2 แห่งรายละเอียดดังตารางที่ 6.1-13 และรูปที่ 6.1-11

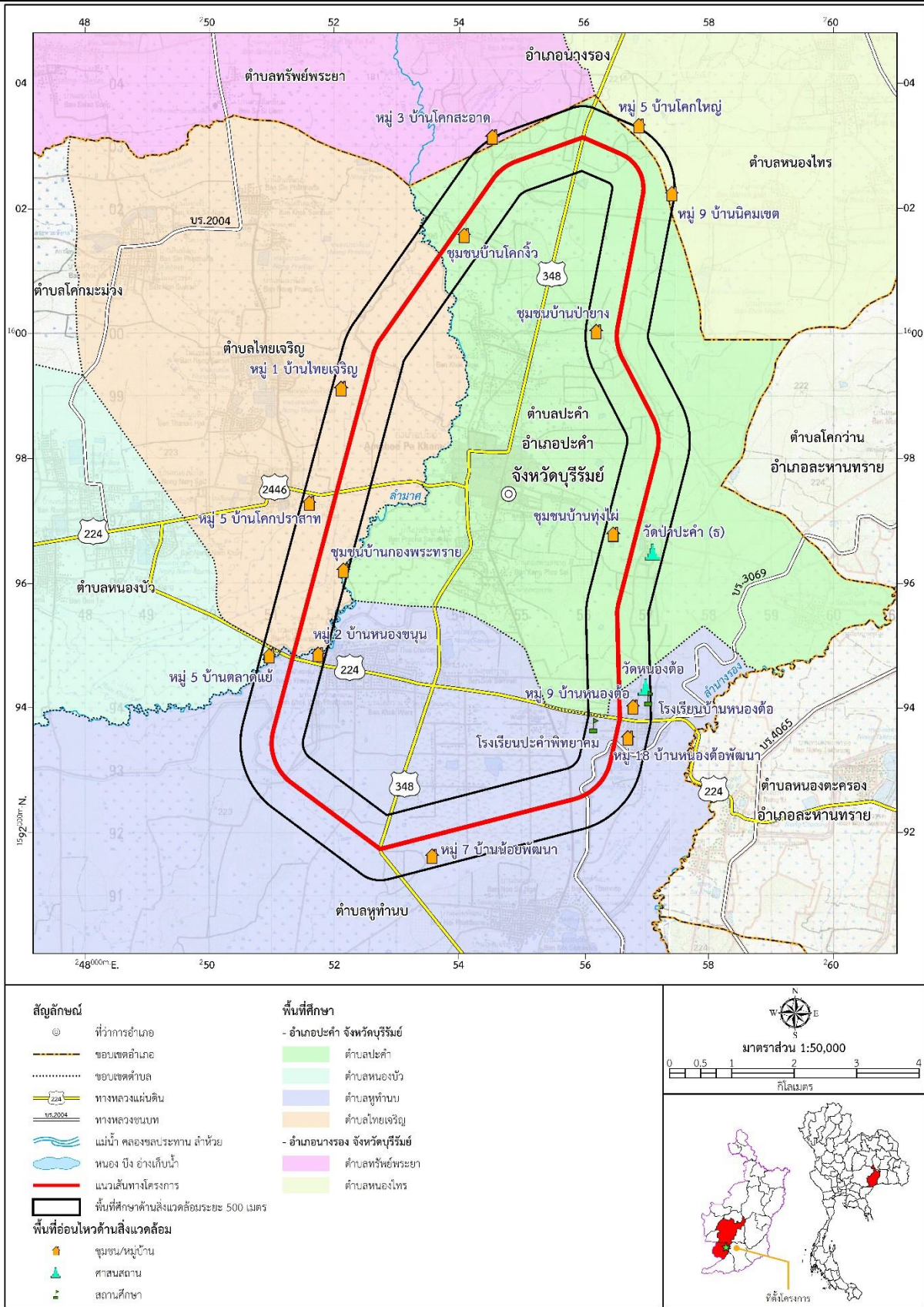
ตารางที่ 6.1-13

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์

| ลำดับ | รายชื่อ | ประเภทพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม | ที่ตั้ง | | | ระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (เมตร) |
|-------|---------------------|-------------------------------------|---------|-------|-----------|---|
| | | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | |
| 1 | โรงเรียนปะคำพิทยาคม | สถานศึกษา | ห้วยทับ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 369.31 |
| 2 | โรงเรียนบ้านหนองต้อ | สถานศึกษา | ห้วยทับ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 479.89 |
| 3 | วัดหนองต้อ | ศาสนสถาน | ห้วยทับ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 448.30 |
| 4 | วัดป่าปะคำ (ธ) | ศาสนสถาน | ปะคำ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 396.29 |



รูปที่ 6.1-10 โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์



รูปที่ 6.1-11 พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่โครงการทางเลี้ยวเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์



- ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์
จากการตรวจสอบข้อมูลชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง
โครงการ พบว่า มีชุมชน/หมู่บ้าน ทั้งหมด 14 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 6.1-14 และรูปที่ 6.1-11

ตารางที่ 6.1-14

ชุมชน/หมู่บ้าน ในพื้นที่ศึกษาของโครงการทางเลี่ยงเมือง อำเภอปะคำ จังหวัดบุรีรัมย์

| ลำดับ | รายชื่อ | ที่ตั้ง | | | ระยะห่างจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร) |
|-------|--------------------------|-------------|-------|-----------|--|
| | | ตำบล | อำเภอ | จังหวัด | |
| 1 | หมู่ 2 บ้านหนองขุ่น | หูก้านบ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 419.05 |
| 2 | หมู่ 7 บ้านน้อยพัฒนา | หูก้านบ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 482.79 |
| 3 | หมู่ 18 บ้านหนองต่อพัฒนา | หูก้านบ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 155.66 |
| 4 | หมู่ 9 บ้านหนองต่อ | หูก้านบ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 286.02 |
| 5 | ชุมชนบ้านโคกจิว | ปะคำ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 73.30 |
| 6 | ชุมชนบ้านกองพระทราย | ปะคำ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 455.06 |
| 7 | ชุมชนบ้านทุ่งไผ่ | ปะคำ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 426.09 |
| 8 | ชุมชนบ้านป่ายาง | ปะคำ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 365.35 |
| 9 | หมู่ 1 บ้านไทยเจริญ | ไทยเจริญ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 452.76 |
| 10 | หมู่ 5 บ้านโคกปราสาท | ไทยเจริญ | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 489.85 |
| 11 | หมู่ 5 บ้านตลาดแฉ่ | หนองบัว | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 386.80 |
| 12 | หมู่ 9 บ้านนิคมเขต | หนองไทร | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 459.54 |
| 13 | หมู่ 5 บ้านโคกใหญ่ | หนองไทร | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 464.59 |
| 14 | หมู่ 3 บ้านโคกสะอาด | ทรัพย์พระยา | ปะคำ | บุรีรัมย์ | 472.34 |



6.2 การจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

สำหรับแนวเส้นทางเลี่ยงเมืองที่มีความเหมาะสมในแต่ละโครงการ จะดำเนินการศึกษาลักษณะโครงการเบื้องต้น และรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิของสภาพสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการจัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งครอบคลุมทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ 4 ด้าน ได้แก่ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมจำนวน 37 ปัจจัย ดังตารางที่ 6.2-1

ตารางที่ 6.2-1 ประเด็นสิ่งแวดล้อมที่จัดทำรายการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist)

| องค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม | | | |
|------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ | ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ | คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ | คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต |
| 1. ภูมิฐานฐาน | 1. ระบบนิเวศ | 1. น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค | 1. เศรษฐกิจ-สังคม |
| 2. ทรัพยากรดิน | 2. สัตว์ในระบบนิเวศ | 2. การคมนาคมขนส่ง | 2. การโยกย้ายและการเวนคืน |
| 3. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว | 3. พืชในระบบนิเวศ | 3. สาธารณูปโภค | 3. การศึกษา |
| 4. ทรัพยากรแร่ธาตุ | 4. สิ่งมีชีวิตที่หายาก | 4. พลังงาน | 4. การสาธารณสุข |
| 5. น้ำผิวดินและน้ำใต้ดิน | | 5. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ | 5. อาชีวอนามัย |
| 6. น้ำทะเล | | 6. การเกษตรกรรม | 6. การแบ่งแยก |
| 7. อากาศและบรรยากาศ | | 7. การเกษตรกรรม | 7. อุบัติเหตุและความปลอดภัย |
| 8. เสียง | | 8. เหมืองแร่ | 8. ความปลอดภัยในสังคม |
| 9. ความสั่นสะเทือน | | 9. สันทนาการ | 9. สุขภาพ |
| | | 10. การใช้ที่ดิน | 10. สารอันตราย |
| | | | 11. ความสำคัญเฉพาะชุมชน |
| | | | 12. ผู้ใช้ทาง |
| | | | 13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี |
| | | | 14. ทศนิยมภาพ |
| 9 ปัจจัย | 4 ปัจจัย | 10 ปัจจัย | 14 ปัจจัย |

ซึ่งผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ หากพบว่ามีปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จะเสนอมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น รวมถึงจะแสดงรายละเอียดค่าใช้จ่ายตามมาตรการสิ่งแวดล้อมเท่าที่จะสามารถทำได้ของแต่ละมาตรการให้ชัดเจน พร้อมทั้งจัดทำแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมต่อไป



7. การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

7.1 แผนการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องเกี่ยวกับการดำเนินโครงการตลอดระยะเวลาการศึกษา และเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ตลอดจนความต้องการผ่านช่องทางต่าง ๆ โดยมีกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนจำนวน 6 กิจกรรม มีรายละเอียดดังนี้

1. การประชาสัมพันธ์โครงการ

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร การดำเนินงานของโครงการ ให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบอย่างต่อเนื่อง ตลอดระยะเวลาการศึกษาของโครงการ เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ โดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านเว็บไซต์ Facebook ของโครงการ Line Official ของโครงการ รวมถึงสื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ

2. การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

เพื่อให้ทราบถึงหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและมีศักยภาพเป็นโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง รวมทั้งแนะนำโครงการและเผยแพร่ภาพรวมของโครงการเบื้องต้นเกี่ยวกับความเป็นมาโครงการ กรอบการจัดทำแผนแม่บท ร่วมกับกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนรวบรวมข้อมูลพื้นฐานจากหน่วยงานต่าง ๆ และแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

3. การประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

นำเสนอข้อมูลรายละเอียดโครงการ พื้นที่โครงการที่เหมาะสมและมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายทางเลี่ยงเมือง รวมทั้งผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาและแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

4. การประชุมเพื่อชี้แจงผลการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2)

นำเสนอผลการกำหนดแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมเบื้องต้น ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม ผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง และผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาและแผนการดำเนินงานในขั้นต่อไป

5. การประชุมปัจฉิมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2)

สรุปผลการดำเนินงาน การจัดทำแผนแม่บท การจัดทำแบบจำลองการจราจร และการแสดงผลการจัดทำระบบช่วยในการตัดสินใจ



7.2 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

7.2.1 การประชาสัมพันธ์โครงการ

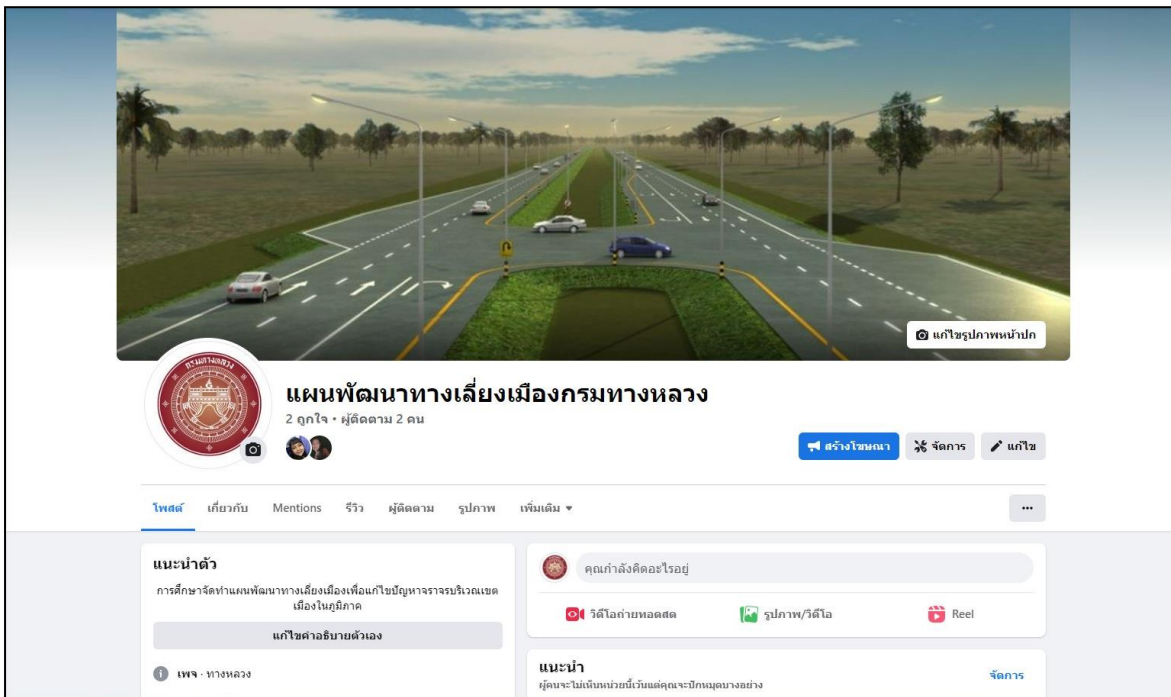
เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้องต่อโครงการ และเพื่อเป็นช่องทางให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม รวมถึงการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการโดยมีกิจกรรมการประชาสัมพันธ์ ดังนี้



(1) เว็บไซต์โครงการ (www.doh-bypass.com)



(2) Facebook แผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองกรมทางหลวง





(3) Line Official doh-bypass (@021rouzs)



(4) การติดป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม

ดำเนินการติดป้ายประชาสัมพันธ์ภายในสถานที่จัดประชุม จำนวน 29 แห่ง

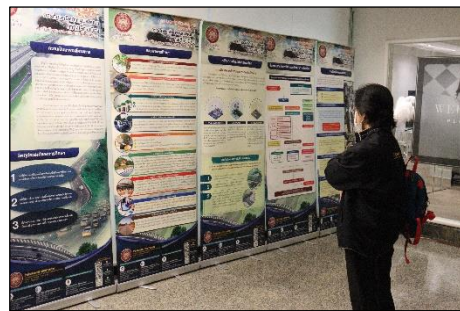


7.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี้ยวเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค โดยดำเนินการวันศุกร์ที่ 3 มีนาคม 2566 เวลา 08.30 – 12.00 น. ณ ห้องประชุมกมลทิพย์ ชั้น 2 โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพฯ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 125 หน่วยงาน (158 คน) คิดเป็นร้อยละ 75.3 จากกลุ่มเป้าหมายที่เชิญประชุมทั้งสิ้น 166 หน่วยงาน (166 คน) ประกอบด้วย หน่วยงานส่วนกลางกรมทางหลวง สำนักทางหลวง แขวงทางหลวง หน่วยงานในกระทรวงคมนาคม หน่วยงานราชการส่วนกลางที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานสาธารณูปโภค และสื่อมวลชน โดยมีรายละเอียด จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม บรรยากาศการประชุมดังรูปที่ 7.2-1 และสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมได้ดังตารางที่ 7.2-3



บรรยากาศการลงทะเบียน



บรรยากาศการชมบอร์ดนิทรรศการ



กล่าวรายงานโดย นายอาทิตย์ สืบศิริวิริยะกุล
วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ



เปิดการประชุมโดย นายมนตรี เดชสกุลผสม
รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ



ที่ปรึกษานำเสนอรายละเอียดโครงการ



ผู้เข้าร่วมการประชุมรับฟังการบรรยาย

รูปที่ 7.2-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2566
เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมกมลทิพย์ ชั้น 2 โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพฯ



บรรยากาศการรับฟังความคิดเห็น

รูปที่ 7.2-1 บรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2566
เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมกมลทิพย์ ชั้น 2 โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพฯ (ต่อ)

ตารางที่ 7.2-1

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา

| ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ | ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา |
|---|--|
| ด้านวิศวกรรม | |
| มีวิธีการหรือแนวทางใดบ้าง เพื่อให้ทางเลี่ยงเมืองเข้ากันได้กับวิถีชีวิตของชุมชนและรองรับการเดินทางผ่านเขตเมืองอย่างสมดุล | ในการสร้างทางเลี่ยงเมือง มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการจราจรในเขตเมือง ให้รถที่ไม่จำเป็นต้องเข้าเมืองมาใช้ทางเลี่ยงเมือง โดยการออกแบบให้สามารถเข้ากันได้กับวิถีชีวิตของชุมชนและรองรับการเดินทางผ่านเขตเมืองได้นั้น ต้องดูจากระดับของชุมชนเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ที่เป็นชุมชนได้ในอนาคต พิจารณาร่วมกับการใช้ประโยชน์ของที่ดินทั้งในเมืองและเกษตรกรรม ซึ่งชุมชนนั้นจะต้องรับทราบเกี่ยวกับรูปแบบทางเลี่ยงเมือง รวมถึงผลกระทบในด้านปริมาณการจราจร การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ราคาที่ดินที่สูงขึ้นเมื่อมีการตัดผ่านทางเลี่ยงเมือง และต้องควบคุมการเกิดชุมชนทั้งสองข้างทางที่อาจทำให้การจราจรในทางเลี่ยงเมืองติดขัดได้ |
| ในเรื่องการระบายน้ำ ควรที่จะศึกษาโครงการเก่าที่ทางกรมทรัพยากรน้ำได้ทำเอาไว้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำได้รวดเร็วยิ่งขึ้น โดยไม่ให้เกิดผลกระทบกับประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ในเรื่องของน้ำท่วม น้ำเน่าเสีย และควรลงทุนในการออกแบบพื้นที่รับน้ำ เช่น สะพาน ท่อลอดต่าง ๆ เป็นต้น | ในการทำถนนหากจะไม่ให้เกิดผลกระทบในทุกเส้นทาง ต้องทำทางยกระดับทั้งหมด แต่เนื่องจากงบประมาณของประเทศที่มีอย่างจำกัด จึงไม่สามารถทำทางยกระดับทั้งหมดได้ แต่จะมีการกำหนดเส้นทางและพิจารณาเพิ่มช่องลอดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำได้รวดเร็วยิ่งขึ้น |
| ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและความปลอดภัย อยากให้ทางโครงการนำประเด็นเรื่องจุดตัดทางรถไฟเข้ามาพิจารณา ทบทวนและบูรณาการกับระบบขนส่งทางรถไฟ และทางเรือ เข้าด้วยกัน | โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปผนวกรวมกับการศึกษาของโครงการ |



ตารางที่ 7.2-1

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา

| ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ | ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา |
|--|--|
| การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ปรึกษาที่จะต้อง ทบทวนโครงการ MR-map R-map แผนโลจิสติกส์ของ สำนักนโยบายการขนส่งและจราจร (สนข.) ปี 66 - 70 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวง คมนาคม ปี 66 - 70 แผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระบบผังเมืองของกรมโยธาธิการ และผังพัฒนาระบบขนส่งในภูมิภาคของการรถไฟฯขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย แผนพัฒนาระบบขนส่งจังหวัด และแบบจำลองที่เกี่ยวข้อง ควรระวังเรื่องการใช้ แบบจำลองในการสำรวจ 50 พื้นที่ และการพิจารณา ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในระบบราง ควรนำมา พิจารณาด้วยว่าโครงการที่กล่าวมามีผลกระทบต่อระบบ โครงข่ายถนนของกรมทางหลวงหรือไม่ | ที่ปรึกษาขอรับไปพิจารณาศึกษาเพิ่มเติมและจะนำมา ปรับปรุงในรายละเอียดของโครงการ ส่วนในเรื่อง โครงข่ายระบบราง ปัจจุบันได้มีการวางแผนเป็นเส้นทาง สายใหม่ โดยจะนำเข้าไปสู่แบบจำลองโครงข่ายระบบ ขนส่งของโครงการ จะสร้างจุดตัดและออกแบบให้มีความ ปลอดภัย มีการออกแบบแบบจำลองในระดับพื้นที่ที่จะ พัฒนาใน 50 พื้นที่ และจะเก็บข้อมูลในเชิงรายละเอียด ในพื้นที่ 50 พื้นที่ เพื่อที่จะเทียบแบบจำลอง ซึ่งจะ นำมาใช้เป็นข้อมูลในด้านวิศวกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้าน ประโยชน์ นำมาวิเคราะห์ประโยชน์ในกรณีที่มีและไม่มี โครงการ |
| อยากให้ทางที่ ปรึกษาคัดเลือกโครงการที่สำคัญใน ระยะเวลา 5 ปี มาบรรจุไว้ในโครงการเพื่อนำใส่ใน แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคม ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการ ด้านการคมนาคมในระยะ 5 ปี ที่ทางสำนักงาน ปลัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำขึ้น โดยทางสภาพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะนำแผนนี้ไปเสนอต่อ คณะรัฐมนตรีต่อไป | โครงการรับดำเนินการ โดยจะส่งแผนปฏิบัติการของ โครงการให้กับสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมในระยะ 5 ปีต่อไป |
| โครงการทางเลี่ยงเมืองเป็นส่วนหนึ่งของการทำให้เกิดน้ำท่วมขังในบริเวณชุมชน อยากให้ที่ปรึกษา Contour line การพัฒนาเมืองแต่ละเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป เพราะ แต่ละปีซึ่งขบกลางในการแก้ไขปัญหาอุทกภัยจำนวนมาก ส่วนหนึ่งนำไปใช้ในการซ่อมแซมบำรุงรักษาทางเลี่ยงเมือง | การศึกษาด้านชลศาสตร์ และข้อมูลน้ำท่วม เป็นส่วน หนึ่งของข้อมูลที่สำคัญในการกำหนดแนวเส้นทาง เบื้องต้นของโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่ต่างๆ และไม่ก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังซ้ำซากในพื้นที่ |
| การออกแบบความสูงของถนน ขอให้พิจารณาให้เรือ สามารถลอดได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะความสูงและ ความกว้าง ทั้งนี้ขอให้ประสานกรมเจ้าท่าหรือการเข้า หารือกับกรมเจ้าท่าโดยตรง | โครงการจะรับข้อคิดเห็นไปดำเนินการ และจะ ดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง |
| ในการออกแบบทางเลี่ยงเมืองควรออกแบบให้กลับรถ ได้สะพาน และมีสัญญาณไฟเขียวไฟแดงเพื่อลดอุบัติเหตุ | การออกแบบบริเวณจุดตัดของถนนต่าง ๆ จะดำเนินการ ให้มีความสอดคล้องกับรูปแบบของปริมาณจราจร และ ความปลอดภัยอย่างสูงที่สุด |



ตารางที่ 7.2-1

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา

| ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ | ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา |
|---|---|
| ด้านการจราจรและขนส่ง | |
| อยากให้ทางเลี่ยงเมืองเน้นเรื่องการขนส่งเป็นหลัก ไม่อยากให้เส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อการขยายตัวของชุมชน และเรื่องระบบระบายน้ำให้พิจารณาจากพื้นที่ของจังหวัดต่าง ๆ ที่เกิดน้ำท่วม | โครงการจะนำข้อคิดเห็นไปผนวกรวมกับการศึกษาของโครงการ |
| ในเรื่องของงบประมาณ การสร้างทางเลี่ยงเมืองเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนนโยบายการเปิดพื้นที่ใหม่ของ MR map ซึ่งมีการทักท้วงจากกรมมาธิการ ถ้ามีการสร้าง MR map มีความคุ้มค่ามากน้อยเพียงใด เนื่องจากในแต่ละจังหวัดไม่มีทางเลี่ยงเมืองที่โครงการ MR map ผ่าน จะเป็นการสนับสนุน MR map โดยจะสอดคล้องกับแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองในระยะ 20 ปี ไม่อยากให้ตัดโครงการออก เช่น การพัฒนาทางเลี่ยงเมืองโคราช เชียงใหม่ ที่ทางหลวงได้ทำไว้แล้ว ในแผนระยะ 20 ปี อยากจะให้มีความคุ้มค่าของโครงการในระยะ 20 ปี ของโครงการพัฒนาทางเลี่ยงเมืองด้วย | การศึกษาของโครงการฯ คำนึงถึงบริบทการพัฒนาทั้งโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 20 ปี เพื่อให้เกิดการเสริมศักยภาพในการพัฒนารูปแบบการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง และต้นทุนในด้านการขนส่ง ซึ่งจะสอดคล้องตามแผนการพัฒนาของกระทรวงคมนาคมที่ได้กำหนดไว้ |
| มีข้อห่วงกังวลเรื่องการสร้างถนนในทางนโยบายของกระทรวงคมนาคม ไม่อยากให้การสร้างถนนเป็นการสร้างปัญหาให้กับประชาชน เช่น การเวนคืนที่ดิน แนวทางที่พาดผ่านชุมชน อยากให้ที่ปรึกษาศึกษาเส้นทางเลี่ยงเมืองให้รอบคอบ ไม่ควรผ่านชุมชนที่หนาแน่นและให้สอดคล้องกับสภาพของชุมชน | การศึกษาของโครงการจะกำหนดแนวเส้นทางให้มีความเหมาะสมกับการแก้ปัญหาจราจร การพัฒนาพื้นที่ และเกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบน้อยที่สุด |
| อยากทราบความคาดหวังของผู้ใช้ทาง ผู้กำกับดูแลโครงการฯ กับการสร้างทางเลี่ยงเมืองในอนาคต | สำหรับผู้ใช้งานมีความคาดหวังที่จะได้ใช้ทางเลี่ยงเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดในเขตเมือง ซึ่งหน่วยงานที่กำกับดูแลโครงการฯ คาดหวังว่าปัญหาของคนในพื้นที่จะลดลงและสามารถบรรเทาปัญหาที่มีได้ โดยนอกจากทางเลี่ยงเมืองจะแก้ไขปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดในเขตเมืองแล้ว ยังเป็นเส้นทางที่ใช้ขนส่งสินค้ารวมทั้งเข้าถึงพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งอุตสาหกรรมได้ ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรและส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ |



ตารางที่ 7.2-1

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา

| ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ | ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา |
|---|--|
| ด้านสาธารณูปโภค | |
| ควรชี้แจงเรื่องการใช้เขตทาง และระบบสาธารณูปโภคภายในเล่มเอกสารประกอบของโครงการ เช่น สายไฟฟ้า สายสื่อสารที่จะต้องฝังลงไปใต้ดิน และการติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่าง | โครงการจะนำข้อมูลงานระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ระบุไว้ในแบบเบื้องต้นของโครงการ |
| อยากให้ทางโครงการประสานงานกับการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย กรณีมีการพาดผ่านสายส่งไฟฟ้าแรงสูงในการยกระดับหรือการสร้างสะพาน เพื่อความปลอดภัย | หากแนวเส้นทางของโครงการตัดผ่านแนวสายส่งไฟฟ้าแรงสูง จะนำไปหารือกับการไฟฟ้าเพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการกำหนดแนวเส้นทางของโครงการต่อไป |
| ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน | |
| การทำทางเลี้ยวเมือง ทำอย่างไรให้เข้ากันได้กับการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยต้องคำนึงถึงลักษณะภูมิประเทศและในการออกแบบเพื่อที่จะไม่ให้เกิดการปิดถนน ไม่ให้เกิดการร้องเรียนมีวิธีอย่างไร | โครงการจะมีการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชนกับพื้นที่โครงการที่มีความเหมาะสมในการทำทางเลี้ยวเมืองจำนวน 2 ครั้ง เพื่อนำข้อคิดเห็น และข้อจำกัดในแต่ละพื้นที่ มาศึกษาและกำหนดแนวเส้นทางให้สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน และลักษณะภูมิประเทศอย่างสูงที่สุด |
| หากมีการดำเนินการจัดทำผังเมืองการคมนาคมขนส่งและการใช้ประโยชน์ที่ดินขึ้นมาใหม่ ควรศึกษาผังเมืองที่กรมโยธาธิการและผังเมืองทำไว้แล้ว เพื่อประกอบการพิจารณาดการใช้งบประมาณที่สิ้นเปลืองและให้เกิดประโยชน์สูงสุด | ทางโครงการมีแนวทางในการใช้ผังเมืองระดับประเทศของกรมโยธาธิการและผังเมืองอยู่แล้ว โดยมีลำดับพื้นที่ที่มีแนวโน้มในการสร้างทางเลี้ยวเมืองตามหลักเกณฑ์ของโครงการ ที่มีความพร้อมในการสร้างทางเลี้ยวเมืองและมีการคัดกรองชุมชนที่มีแนวโน้มในการเติบโต หรือมีความสำคัญระดับประเทศและระดับภาค โดยจะกำหนดรูปแบบของโครงการให้สอดคล้องกับข้อกำหนดที่มีในผังเมืองของแต่ละพื้นที่ |
| การพัฒนาทางเลี้ยวเมืองที่ตัดผ่านแม่น้ำลำคลอง ที่ต้องขออนุญาตจากกรมเจ้าท่า ขอให้ดำเนินการตามระเบียบตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง | ทางโครงการขอรับข้อคิดเห็นไปพิจารณาเพื่อใช้ในการประกอบการศึกษา |
| ด้านอื่น ๆ | |
| อยากทราบหลักเกณฑ์และความจำเป็นในการสร้างทางเลี้ยวเมือง ข้อจำกัดเขตทางถนนในเมือง และปัญหาสิ่งแวดล้อมของเมือง มีอย่างอื่นอีกหรือไม่ | ข้อจำกัดเส้นทางในเมืองบางเส้นทางที่มีความจำเป็นต้องใช้เฉพาะกิจ เช่น เส้นทางในการอพยพเมื่อเกิดภัยพิบัติ หากมีทางเลี้ยวเมืองอาจแก้ปัญหาในการอพยพจากภัย |



ตารางที่ 7.2-1

ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อชี้แจงเพื่อนำมาประกอบการศึกษา

| ประเด็นคำถาม ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ | ข้อชี้แจงและการนำมาใช้พิจารณาประกอบการศึกษา |
|--|--|
| | พิบัติได้ และหลักเกณฑ์ในการคิดจะมีปัจจัยต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูล |
| ความมีศักยภาพในการพัฒนาของเมืองวัดได้อย่างไร อยากทราบเกณฑ์ และยกตัวอย่างที่จับต้องได้ | ความมีศักยภาพในการพัฒนาของเมืองวัดได้จากระดับ ศักดิ์ของเมืองแต่ละส่วนของพื้นที่ทั่วประเทศ ว่าชุมชน ไหนมีบทบาทที่จะเป็นส่วนกลางในระดับภาค โดยเบื้องต้น มีปัจจัยที่ใช้ในการประเมินทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการ ท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม ด้านการค้า และด้าน สาธารณูปโภค เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเติบโต ของเมืองและประชากรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ส่วนลำดับ ศักดิ์ของเมืองจะใช้ 3 Scale คือ ศูนย์กลางระดับภาค 8 เมือง ศูนย์กลางรองระดับภาค 28 เมือง และศูนย์กลาง หลัก 90 เมือง Scale ที่กล่าวมาจะนำเข้า Long List ในเบื้องต้นและนำไปผนวกกับปัจจัยอื่น ๆ ในโครงการ และมีการศึกษาในส่วนที่อ้างอิงจากหน่วยงานการทำ ผังเมืองที่สามารถนำมาใช้ในการตอบโจทย์ |
| เห็นด้วยกับโครงการ แต่อยากให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน และสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด | โครงการจะรับข้อคิดเห็นไปดำเนินการ และกำหนด รูปแบบของโครงการให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนและ สิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด |

7.2.3 การประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ทำให้ทราบถึงกลุ่มบุคคลที่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อการดำเนินงานของโครงการ โดยเป็นกลุ่มบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากโครงการทั้งทางบวกและทางลบ ครอบคลุมทั้งผลกระทบทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งกลุ่มผู้ที่มีส่วนได้เสียกลุ่มอื่นซึ่งรวมถึงผู้ที่อาจไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการ แต่อาจมีอิทธิพลต่อความสำเร็จของโครงการ ทั้งนี้จากการทบทวน/รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ประกอบการพิจารณาตามเกณฑ์การกำหนดผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder) ของแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ปี 2562 รวมถึงแนวทางการจัดทำแผนงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 4:พ.ศ.2563) สามารถกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ ซึ่งต้องให้ความสำคัญและสร้างความรู้ ความเข้าใจอันดีตั้งแต่เริ่มต้นโครงการเพื่อให้ได้รับการสนับสนุนและมีส่วนร่วมกับโครงการ โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายของโครงการและความรับผิดชอบตามบทบาทหน้าที่ ได้เป็น 6 กลุ่มหลัก โดยแต่ละกลุ่มมีบทบาทหน้าที่และความสำคัญต่อโครงการซึ่งประกอบด้วย



- 1) กลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มผู้นำชุมชนในพื้นที่ที่เป็นกำนัน
- 2) หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (หน่วยงานเจ้าของโครงการ) ได้แก่ สำนักแผนงาน สำนักทางหลวง และแขวงทางหลวง กรมทางหลวง
- 3) หน่วยงานราชการระดับต่าง ๆ ได้แก่ หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ
- 4) องค์กรพัฒนาเอกชน และสถาบันการศึกษาภายในท้องถิ่น ได้แก่ ประธานหอการค้าจังหวัด ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัด ประธานสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ประธานสภาวัฒนธรรมจังหวัด และสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีการเรียนการสอนด้านสิ่งแวดล้อม
- 5) สื่อมวลชน ได้แก่ ประชาสัมพันธ์จังหวัด
- 6) ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ ได้แก่ กลุ่มประชาชนทั่วไปที่มีความสนใจและประสงค์เข้าร่วมกิจกรรมการมีส่วนร่วมของโครงการ ซึ่งเชิญเข้าร่วมประชุมผ่านป้ายประชาสัมพันธ์การประชุม เว็บไซต์โครงการ และ Facebook โครงการ

8. การดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป

8.1 ด้านวิศวกรรม

- (1) รวบรวมข้อมูลที่ต้องใช้ในการออกแบบ
- (2) กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานที่ใช้
- (3) กำหนดแนวเส้นทางเบื้องต้น

8.2 ด้านสิ่งแวดล้อม

- (1) ตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมของพื้นที่โครงการทางเลี่ยงเมือง
- (2) ทบทวนกฎหมาย นโยบาย และผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

8.3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

- (1) สรุปลผลการประชุมเพื่อชี้แจงผลการรวบรวมข้อมูลโครงการ (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) เผยแพร่ทางเว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ และติดประกาศที่บอร์ดประชาสัมพันธ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (2) ดำเนินการจัดประชุมเพื่อชี้แจงผลการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) เพื่อนำเสนอผลการกำหนดแนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมเบื้องต้น ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม ผลการศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง และผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมาให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบ
- (3) ประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องผ่านทาง เว็บไซต์โครงการ Facebook โครงการ รวมถึง Line official โครงการ

9. สถานที่ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

กรมทางหลวง



สำนักแผนงาน กรมทางหลวง

ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668 – 75 ต่อ 23797

โทรสาร : 0 2354 6593

บริษัทที่ปรึกษา



ด้านวิศวกรรม

บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด

221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ

กรุงเทพมหานคร 10800

โทรศัพท์ : 0 2975 9300

โทรสาร : 0 2975 9311

ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : คุณณัฐ บัวแย้ม



บริษัท ซิตี แพลน โพรเฟสชันนอล จำกัด

1199 ชั้น 15 อาคารปิยวรรณ ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท

กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2617 0522

โทรสาร : 0 2617 0524

ผู้ประสานงานด้านวิศวกรรม : นายวันเฉลิม ดวงกันยา



ด้านสิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของประชาชน

บริษัท ธรรมชาติ คอนซัลแตนท์ จำกัด

288/172 ถนนสายไหม แขวงสายไหม เขตสายไหม กรุงเทพฯ 10220

โทรศัพท์ : 0 2003 5230

ผู้ประสานงานด้านสิ่งแวดล้อม : คุณนิตยา บัวงาม

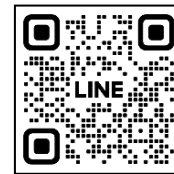
ผู้ประสานงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : คุณจิรพร หายทุกข์



เว็บไซต์โครงการ :
www.doh-bypass.com



Facebook : แผนพัฒนาทางเลี่ยง
เมืองกรมทางหลวง



Line Official : doh-bypass
(@021rouzs)